KfW-Research

»» KfW-Kommunalpanel 2014

Mai 2014

Bank aus Verantwortung

Impressum

Herausgeber
KfW Bankengruppe
Palmengartenstraße 5-9
60325 Frankfurt am Main
Telefon 069 7431-0
Telefax 069 7431-2944
www.kfw.de

Endredaktion
KfW Bankengruppe, Abt. Volkswirtschaft
Dr. Sascha Wolff
Telefon 069 7431-1780

Inhaltliche Bearbeitung
Deutsches Institut für Urbanistik
Autoren: Dr. Busso Grabow, Stefan Schneider

unter Mitarbeit von
Detlef Landua
Eike Schröder
Antje Seidel-Schulze

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. Martin Junkernheinrich (TU Kaiserslautern)
Prof. Dr. Thomas Lenk (Universität Leipzig)

ISSN 2191-4826

Frankfurt am Main, Mai 2014

Inhaltsverzeichnis

Grafikverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Übersichtsverzeichnis

Kurzfassung 7

1. Ausgangslage und Zielsetzung 11

2. Investitionsrückstand – strukturelle Unterfinanzierung als Zukunftsrisiko 13

2.1 Zunehmend gravierender Investitionsrückstand in zentralen Bereichen 13

2.2 Investitionsrückstand trotzdem gesunken 17

2.3 Investitionen im Jahr 2013 und Vorausschau 2014 – Niveau von 2011 noch nicht wieder erreicht 20

3. Unzureichende Investitionen im kommunalen Straßenbau 27

3.1 Kostensenkungsziele haben im Straßenbau Priorität 27

3.2 Häufig Probleme, die Ziele im Straßenbau umzusetzen 30

3.3 Straßenunterhaltung nur teilweise gesichert – bestehende Probleme verschärfen sich weiter 31

3.4 Finanzengpässe und fehlende Unterstützung wichtigste Gründe für unzureichende Straßenbauinvestitionen 33

3.5 Investitionsbereiche im Straßenbau: Klare Schwerpunkte und Problemfelder 38

4. Finanzielle Lage – leichte Entspannung, die Sorgen bleiben 41

4.1 Haushaltsausgleich wird 2013 schwieriger 41

4.2 Kassenkredite mit erheblichen Risiken 43

4.3 Gesamtfinanzierungssituation und Perspektive nur wenig verbessert 45

5. Gute Rahmenbedingungen zur Finanzierung von Investitionen 51

5.1 Eigenmittel, Zuwendungen, Kredite – die drei Säulen der Kommunalfinanzierung 51

5.2 Verschlechterung der Bedingungen zur Kreditaufnahme für große Städte 53

6. Fazit 55

Literatur 61

Anhang 1: Methoden 63

Anhang 2: Tabellenband 67

Anhang 3: Fragebogen 91

Grafikverzeichnis

Grafik 1:	**Wahrgenommener Investitionsrückstand in ausgewählten Bereichen im Vergleich 2012 und 2013 (ungewichtet)**	**13**
Grafik 2:	**Wahrgenommener Investitionsrückstand in ausgewählten Bereichen im Vergleich Ost / West (ungewichtet)**	**15**
Grafik 3:	**Investitionsrückstand Kommunen im Jahr 2013**	**17**
Grafik 4:	**Entwicklung des wahrgenommenen Investitionsrückstands in den nächsten fünf Jahren für zentrale Bereiche**	**19**
Grafik 5:	**Entwicklung Investitionsrückstand in den nächsten fünf Jahren – Ost-West-Vergleich für zentrale Bereiche**	**20**
Grafik 6:	**Geplante Investitionen in den Kernhaushalten nach Infrastrukturbereichen für 2013 und 2014**	**21**
Grafik 7:	**Anteil investierender Kommunen 2013 nach Größenklasse (ungewichtet)**	**22**
Grafik 8:	**Investitionstätigkeit und Veränderung Investitionsrückstand im Jahr 2013 für ausgewählte Bereiche**	**25**
Grafik 9:	**Ziele der Kommunen bei Straßenbauinvestitionen (nur Gemeinden; Gewichtung nach Einwohnerzahlen)**	**27**
Grafik 10:	**Wichtigkeit der Ziele nach Gemeindegröße und Landkreisen (ungewichtet)**	**29**
Grafik 11:	**Mit Straßenbauinvestitionen verbundene Ziele und ihre Umsetzung (ungewichtet)**	**30**
Grafik 12:	**Gewährleistung der laufenden Straßenunterhaltung (ungewichtet)**	**32**
Grafik 13:	**Gewährleistung der laufenden Straßenunterhaltung nach Gesamtfinanzierungssituation (ungewichtet)**	**33**
Grafik 14:	**Gründe für unzureichende Zielerreichung (nur Gemeinden; Gewichtung nach Einwohnerzahlen)**	**34**
Grafik 15:	**Ursachenbündel für unzureichende Straßenbauinvestitionen**	**35**
Grafik 16:	**Investitionsbereiche im Straßenbau (ungewichtet)**	**38**
Grafik 17:	**Schwerpunkte des Investitionsrückstands beim Straßenbau (ungewichtet)**	**40**
Grafik 18:	**Kommunen mit ausgeglichenem Haushalt – Vergleich Ost / West (ungewichtet)**	**42**
Grafik 19:	**Zinslast der Gesamtverschuldung in EUR pro Einwohner (vereinfacht) 1992–2009**	**45**
Grafik 20:	**Einschätzung der Gesamtfinanzierungssituation im Vergleich**	**46**

Grafik 21: Einschätzung der Gesamtfinanzierung für das jeweils kommende Jahr im Vergleich 47

Grafik 22: Gesamtfinanzierungssituation 2013 und Ausblick 2014 (ungewichtet) 48

Grafik 23: Entwicklung Rückstand nach Infrastrukturbereichen bei unterschiedlicher Gesamtfinanzierungssituation (ungewichtet) 50

Grafik 24: Einsatz von Finanzierungsinstrumenten und deren Anteil an der Investitionsfinanzierung (nach Gemeindegrößenklassen und Landkreisen) 51

Tabellenverzeichnis

Tabelle:	**Geplante Investitionen in den Kernhaushalten nach Infrastrukturbereichen für 2012, 2013 und 2014**	**24**

Übersichtsverzeichnis

Übersicht 1:	**Ursachenbündel für unzureichende Straßenbauinvestitionen**	**36**
Übersicht 2:	**Leicht zunehmende Disparität 2011 bis 2013**	**49**

Kurzfassung

Wahrgenommener Investitionsrückstand sinkt

In der Summe ist der wahrgenommene Investitionsrückstand gegenüber dem Vorjahr um knapp 10 % auf 118 Mrd. EUR gesunken. Aus den Einschätzungen der Befragten ist eine gewisse Entspannung zu erkennen. Ein Zusammenhang mit der leicht gestiegenen Investitionstätigkeit ist nahe liegend. Wichtig zu wissen: Bei der Bewertung des Investitionsrückstands spielen subjektive „Dringlichkeitseinschätzungen“ und Zukunftserwartungen eine wichtige Rolle, die sich gegenüber dem Vorjahr vermutlich zum Positiven verändert haben.

Die Kommunen gehen häufiger als in den letzten Jahren davon aus, dass in den nächsten fünf Jahren der Investitionsstau zumindest etwas aufgelöst werden kann – mit Ausnahme des Bereichs Straßen und Verkehr.

Im Bereich Kinderbetreuung scheint eine wirkliche Trendwende geschafft. In vielen Kommunen wird der Investitionsstau niedriger bewertet als 2012 und man sieht optimistischer in die Zukunft. Die durch das Kinderförderungsgesetz seit 2008 normierten Aktivitäten zum Ausbau der Kinderbetreuung zeigen offensichtlich Wirkung.

Eine generelle Entwarnung gibt es jedoch nicht. Der Anteil der Kommunen, die einen nennenswerten Investitionsrückstand in verschiedenen Infrastrukturbereichen vermelden, ist gegenüber dem Vorjahr noch gestiegen. Das betrifft insbesondere die größten Investitionsfelder; also auch den Bereich Schulen (inkl. Erwachsenenbildung).

Investitionen wieder leicht gestiegen

Nach einem deutlichen Einbruch der kommunalen Investitionen im Jahr 2012 ist das Investitionsvolumen im Jahr 2013 wieder leicht auf etwas mehr als 25 Mrd. EUR gestiegen.[1]

Dabei wurde von den Kommunen etwa eine Milliarde Euro mehr im Bereich Straßen und Verkehr investiert als im Vorjahr. Das macht sich auch in einem leichten Rückgang des wahrgenommenen Investitionsrückstands bemerkbar. Für eine wirkliche Trendwende reicht dies in der Einschätzung der Befragten jedoch nicht aus.

Unzureichender Finanzrahmen größtes Hemmnis im Straßenbau

Obwohl fast zwei Drittel des Investitionsvolumens im Straßenbau auf den Straßenbelag und den Unterbau entfallen, ist dort der Rückstand am höchsten, u. a. mit der bekannten Folge der nach jedem Winter wieder aufbrechenden Schlaglöcher. Bei Brücken und Unterführungen bestehen ebenfalls erhebliche Investitionsdefizite.

---

[1] Hochgerechnet aus den Zahlen der Umfrage.

Um in ausreichendem Umfang Erhaltungsinvestitionen tätigen zu können, fehlen den betroffenen Kommunen – oft sind es größere Städte und Gemeinden – ausreichende Eigenmittel. Noch mehr fehlen ihnen aber Spielräume, Maßnahmen über Kredite finanzieren zu können. Unzureichende Personalausstattung in den Straßenbauämtern und fehlende Kenntnisse alternativer Finanzierungsformen (und teilweise auch fehlende politische Akzeptanz) werden als weitere Ursachen genannt, die zukunftsorientierte Investitionen verhindern.

So gelingt es insbesondere in den größeren Städten auch selten, die durch das hohe und weiter wachsende Verkehrsaufkommen spezifischen Belastungen – Lärm, niedrige Luftqualität, Staus usw. – nennenswert zu mindern. Investitionen zur Stärkung einer umwelt- und sozialgerechten Mobilität in den Kommunen lassen sich nach Einschätzung der Befragten viel zu selten realisieren.

Finanzielle Lage – kurzfristige Entspannung verdeckt Probleme

Der auch 2013 entstandene Haushaltsüberschuss für die Gesamtheit aller Kommunen (+1,7 Mrd. EUR; Kernhaushalte) ist unter anderem ein Ergebnis der noch vergleichsweise guten konjunkturellen Lage. Dadurch wird jedoch verdeckt, dass diese positive Entwicklung nicht bei allen Kommunen ankommt. Die Zahl der Gemeinden und Kreise, die ein ausgeglichenes Haushaltsergebnis erwarten (ohne die Aufnahme von Kassenkrediten), ist 2013 gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Nach dem weiteren Anstieg der Kassenkreditbestände im Jahr 2013 wird auch für das Jahr 2014 mit einer Ausweitung gerechnet. Mittel- und langfristig entsteht dadurch in den kommunalen Haushalten ein erhebliches Zinsänderungsrisiko – höhere Zinslasten bei steigenden Zinsen.

Höhere Kassenkredite und die damit verbundenen wachsenden Risiken betreffen insbesondere Kommunen in Bundesländern mit ohnehin bereits hohen kommunalen Kassenkreditbeständen.

Weiter wachsende Disparitäten zwischen den Kommunen

Die Gesamtfinanzierungssituation hat sich gegenüber dem Vorjahr nur wenig verbessert. Für 2014 wird wieder von einer Verschlechterung ausgegangen. Kommunen, die ihre aktuelle Lage als mangelhaft einschätzen (42 %), erwarten überwiegend (73 %) eine nachteilige Entwicklung. Insgesamt gilt: Je schlechter die aktuelle Ausgangslage ist, desto schlechter werden auch die zukünftigen finanziellen Perspektiven beurteilt.

Die Möglichkeiten zum Abbau des Investitionsrückstandes hängen ebenfalls von der Gesamtfinanzierungssituation ab. Das Auseinanderdriften der Kommunen bei der Haushaltslage setzt sich bei der Infrastruktur fort und verstärkt die zentrifugalen Kräfte zusätzlich.

Trotz guter Lage auf dem Kreditmarkt:
Schuldenabbau geht vor Zukunftsinvestitionen – koste es, was es wolle

Investitionen wurden 2013 häufiger und in größerem Umfang mit Eigenmitteln finanziert als im Vorjahr. Viele Investitionen, die langfristig mit erheblichen Einspareffekten verbunden sind, bleiben dennoch aus. Die gute Lage auf dem Kreditmarkt, insbesondere auch die günstigen Zinssätze für Investitionskredite, führen nicht zu einer spürbaren Ausweitung der Investitionstätigkeit. Den Kommunen entgehen hier Möglichkeiten zum zinskostengünstigen Abbau des Rückstandes und zur Reduzierung von Folgekosten.

Insgesamt bleibt der Eindruck, dass der Schuldenabbau an vielen Stellen auf Kosten von Zukunftsinvestitionen vorangetrieben wird. Vor diesem Hintergrund scheint es notwendig, auch die unterschiedlichen Vorgehensweisen der Länder und Kommunalaufsichten etwa bei der Förderung des kommunalen Haushaltsausgleichs und Schuldenabbaus kritisch zu hinterfragen. Zukünftig kann sich die Forderung der Kommunen nach Unterstützung durch Bund und Länder nicht ausschließlich auf die Bereitstellung zusätzlicher Mittel beschränken. Es muss stattdessen eine Verständigung darüber stattfinden, wie die Daseinsvorsorge und dabei insbesondere die Bereitstellung kommunaler Infrastruktur langfristig wirtschaftlich, bedarfsgerecht und nachhaltig gesichert werden kann.

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die finanzielle Schere zwischen den Kommunen in Deutschland öffnet sich immer weiter.[2] Diese Entwicklung setzte sich 2012 trotz einer insgesamt eher entspannten Finanzlage der Kommunen weiter fort. Neben der erheblichen Zahl von Kommunen, die 2012 Überschüsse erzielen konnten, wiesen drei von zehn Gemeinden und Landkreisen selbst in diesem vergleichsweise „guten" Jahr erhebliche Haushaltsdefizite auf. Insbesondere Befragte in den ostdeutschen Bundesländern sahen die Entwicklungsperspektiven deutlich negativ.

Im Jahr 2013 verzeichnen die Kommunen insgesamt erneut einen leichten Überschuss in Höhe von 1,7 Mrd. EUR, nach einem Überschuss von 1,8 Mrd. EUR im Jahr 2012. Bei einem weiter wachsenden Haushaltsvolumen sind die Investitionen im kommunalen Kernhaushalt, nach einem Rückgang im vorigen Befragungsjahr, gemäß amtlicher Statistik wieder um etwa 5 % gestiegen.[3] Das sind Anzeichen für wachsende Spielräume.

Die gute Lage am Kreditmarkt entlastete die Kommunen schon 2012 bei ihrem Schuldendienst und verbesserte dadurch ebenfalls die Möglichkeiten für Investitionen. Die Gesamteinschätzung der Kommunen zur aktuellen Lage am Kommunalkreditmarkt war auch 2013 positiv.[4] Allerdings zeigten seither verschiedene Studien zum Thema,[5] dass die Frage der Versorgung mit Kommunalkrediten zunehmend an Bedeutung gewinnt.

In diesem Jahr stehen im KfW-Kommunalpanel folgende Fragen im Fokus:

1. Wie wird der Investitionsrückstand im Jahr 2013 eingeschätzt und wie wird er sich voraussichtlich weiter entwickeln? (Kapitel 2)
2. Können die Kommunen die aktuelle Situation für zusätzliche Investitionen und einen Abbau des Investitionsrückstandes nutzen? (Kapitel 2)
3. In welchen Bereichen werden dabei Schwerpunkte gesetzt und gibt es dabei Veränderungen gegenüber den Vorjahren? (Kapitel 2)
4. Sonderthema Straßen und Verkehrsinfrastruktur: Wo werden hier besondere Schwerpunkte beim Investitionsrückstand gesehen, wo wird tatsächlich investiert und was soll dadurch erreicht werden? (Kapitel 3)
5. Wie entwickelt sich die finanzielle Situation der Kommunen? (Kapitel 4)
6. Nehmen die Unterschiede zwischen den Kommunen trotz der insgesamt weiter verbesserten finanziellen Gesamtlage weiter zu? (Kapitel 4)
7. Welche Bedeutung hat hierbei die Lage auf dem Kreditmarkt? (Kapitel 5)

Um diese Fragen zu beantworten, hat das Deutsche Institut für Urbanistik im Auftrag der KfW Bankengruppe 2013 das fünfte Jahr in Folge deutschlandweit die Kommunen befragt.

---

2 Diese Entwicklung bestätigt sich beispielsweise auch durch Analysen gemeindlicher Steuerkraftdisparitäten; vgl. Böttcher, 2014, S. 1 ff.

3 Vgl. Destatis, 2014a.

4 Vgl. KfW, 2014, S. 8.

5 Vgl. Der Neue Kämmerer, 2013 sowie Burth u. a., 2013 und EY, 2013.

Ziel des KfW-Kommunalpanels 2014[6] ist es, den Städten, Gemeinden und Landkreisen mit den Daten und Analysen eine Positionsbestimmung zu ermöglichen und wichtige Hinweise für die Überprüfung strategischer Entscheidungen zu liefern. Für die KfW Bankengruppe bilden die Erkenntnisse eine wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung ihrer Förderprogramme und Serviceangebote.

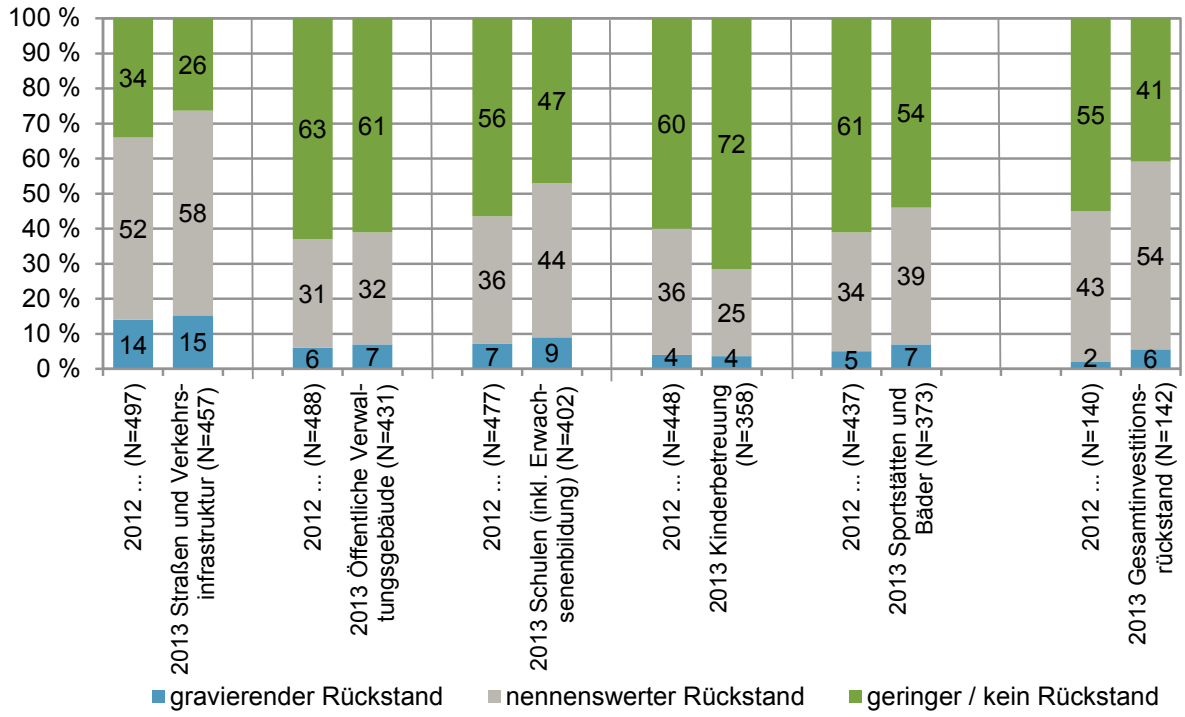
[6] In den Vorjahren entsprach die Jahreszahl im Titel des Ergebnisberichts dem jeweiligen Befragungsjahr. Ab der hier zugrunde liegenden Befragung aus dem Jahr 2013 wird der Bericht jeweils das Jahr der Veröffentlichung im Titel tragen. Entsprechend folgt das KfW-Kommunalpanel 2014 direkt auf das KfW-Kommunalpanel 2012.

2. Investitionsrückstand – strukturelle Unterfinanzierung als Zukunftsrisiko

2.1 Zunehmend gravierender Investitionsrückstand in zentralen Bereichen

In nahezu allen zentralen Bereichen nehmen die Kommunen einen zunehmend gravierenden Investitionsrückstand wahr (vgl. Grafik 1):

- Nur bei der gesetzlich forcierten Kinderbetreuung wird ein Abbau des Investitionsrückstands festgestellt, womöglich zulasten der anderen Bereiche
- Besonders in größeren Städten sind Straßen und Verkehrsinfrastruktur weiter der Problembereich Nummer 1
- Vor allem im ländlichen Raum zeigt sich ein Rückstand bei den Netzinfrastrukturen
- Auch 23 Jahre nach der Wiedervereinigung ist der Investitionsrückstand bei Infrastruktur in Ostdeutschland höher. Aber: Die Sportinfrastruktur in Westdeutschland wird zunehmend vernachlässigt
- In fast allen betrachteten Infrastrukturbereichen geht die Haushaltskonsolidierung auf Kosten von Zukunftsinvestitionen und selten zulasten laufender Ausgaben



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 1: Wahrgenommener Investitionsrückstand in ausgewählten Bereichen im Vergleich 2012 und 2013 (ungewichtet)

Nur bei gesetzlich forcierter Kinderbetreuung weniger Kommunen mit Investitionsrückstand

Die Kinderbetreuung wird gegenüber 2012 weniger häufig als Bereich mit nennenswertem Rückstand benannt. Die durch den „Krippengipfel“ im Jahr 2007 angestoßenen und durch

das Kinderförderungsgesetz seit 2008 normierten Aktivitäten zum Ausbau der Kinderbetreuung zeigen offensichtlich Wirkung. Auf der einen Seite basieren die Ausbauziele auf einer vergleichsweise umfangreichen Bedarfsanalyse, insbesondere durch die Jugendämter.[7] Dadurch wird der individuell wahrgenommene Investitionsrückstand mit konkreten Daten fundiert. Durch eine systematische Investitionsplanung wird erkennbar, wie der Ausbau erfolgen soll und der „befürchtete" Investitionsrückstand sinkt. Auf der anderen Seite werden neue Betreuungsplätze häufig in bereits bestehenden Einrichtungen geschaffen. Wenn die entsprechenden Investitionen mit anderen Maßnahmen in der Einrichtung, z. B. Verbesserungen beim Brandschutz, kombiniert werden, führt dies auch zu einem tatsächlichen Rückgang des Investitionsstaus. Eine interessante, aber noch empirisch zu prüfende Frage ist, ob Investitionen in die Kinderbetreuung aufgrund der Gesetzeslage Ausgaben in anderen Bereichen verdrängen.

Besonders in größeren Städten sind Straßen und Verkehrsinfrastruktur weiter der Problembereich Nummer 1

73 % der befragten Kommunen sehen einen Investitionsrückstand im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur, wobei mehr als jede siebte Kommune (15 %) den Rückstand für gravierend hält (vgl. Tabelle 1 im Anhang 2). Damit hat sich die Lage hier gegenüber 2012 etwas verschlechtert.

In einigen Investitionsbereichen hängt der Investitionsrückstand mit der Größe der Kommune zusammen (vgl. Tabelle 1 im Anhang 2). Die Ursachen dafür sind einerseits unterschiedliche Aufgabenstrukturen, z. B. die Trägerschaft bei der Straßenbaulast, zum anderen aber auch verschiedene raumbezogene Aspekte. So sind beispielsweise das Straßennetz in Großstädten dichter und die Straßenlänge in der Summe dort größer als in kleineren Gemeinden. Auch die Nutzungsintensität ist aufgrund einer größeren Anzahl potenzieller Nutzer oft höher als im ländlichen Raum. Dass es bei der Straßen und Verkehrsinfrastruktur besonders in Städten mit mehr als 20.000 Einwohnern einen gravierenden bzw. nennenswerten Rückstand (83 %) gibt, könnte ein Hinweis darauf sein, dass es dort besonders schwierig ist, die an die Infrastruktur gestellten Anforderungen zu erfüllen.

Bei nutzerfinanzierten Ver- und Entsorgungsnetzen Rückstand vor allem im ländlichen Raum

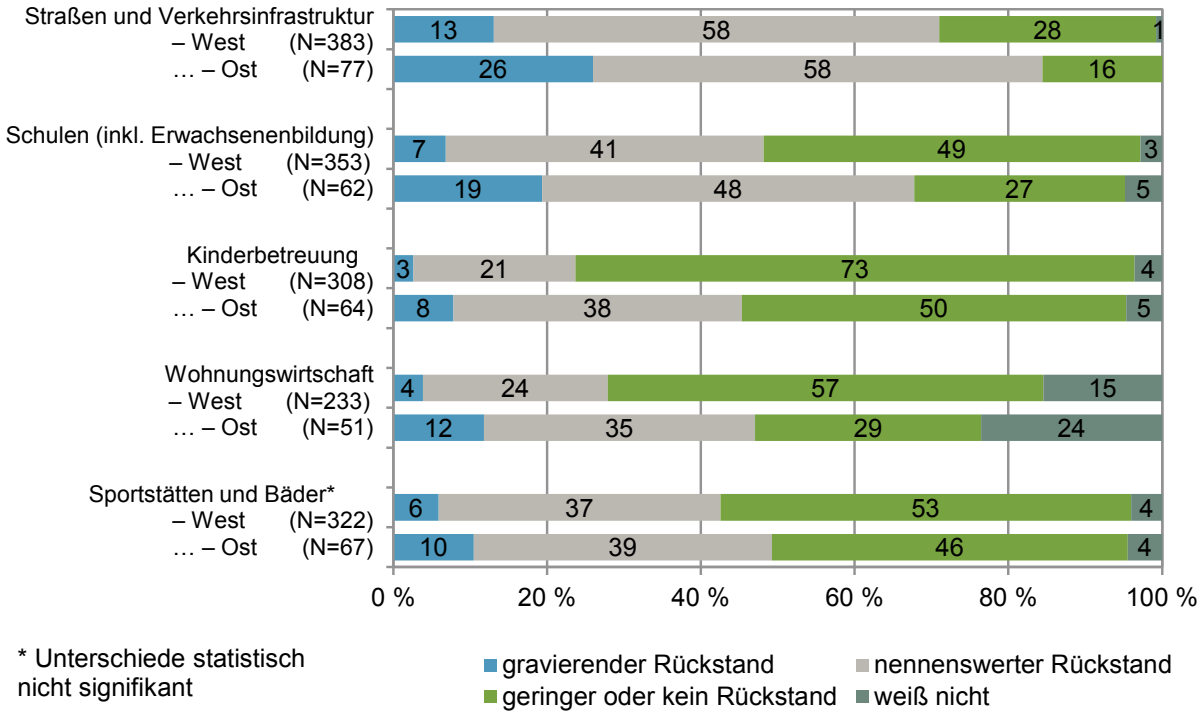
Anders stellt sich dies für die Wasserver- und -entsorgung dar. In den größeren Städten (mehr als 20.000 Einwohner) weist dieser Bereich eher selten einen Investitionsrückstand auf (19 %). In den kleineren Gemeinden wird das schon eher als Problem angesehen (40 % nennenswert oder gravierender Rückstand).

[7] Vgl. dazu BMFSFJ, 2013.

Eine Erklärung könnte darin liegen, dass der Aufbau der Verteil- und Entsorgungsnetze seinen Ursprung in den großen Städten hatte und der ländliche Raum erst nach und nach erschlossen wurde. Hinzu kommt, dass die Infrastruktursysteme in diesem Bereich zu einem großen Teil durch Nutzungsentgelte finanziert werden. Aufgrund eines günstigeren Verhältnisses zwischen der Anzahl der Nutzer und der durch die Infrastruktureinrichtungen verursachten Kosten besteht in großen Städten mehr finanzieller Spielraum für Investitionen und damit für eine Begrenzung des Rückstandes.

Auch 23 Jahre nach der Wiedervereinigung ist der Investitionsrückstand in Ostdeutschland noch höher

Von regelmäßigem Interesse bei der Analyse der Ergebnisse des KfW-Kommunalpanels ist die Frage nach Unterschieden zwischen Ost- und Westdeutschland, auch 23 Jahre nach der Wiedervereinigung. Auch 2013 hat sich bestätigt: Trotz der erheblichen Investitionen in die ostdeutsche Infrastruktur ist der wahrgenommene Investitionsrückstand insbesondere bei Straßen und Verkehrsinfrastruktur, bei Schulen (inkl. Erwachsenenbildung) und Kinderbetreuung sowie im Bereich Wohnungswirtschaft in Ostdeutschland häufiger gravierend oder zumindest nennenswert als in den westdeutschen Bundesländern (vgl. Grafik 2).



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 2: Wahrgenommener Investitionsrückstand in ausgewählten Bereichen im Vergleich Ost / West (ungewichtet)

Sportinfrastruktur in Westdeutschland zunehmend vernachlässigt

Anders als bisher gab es keine allgemein erkennbaren Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland bei Sportstätten und Bädern. 2012 war in diesem Bereich in Ostdeutsch-

land noch häufiger ein Rückstand festgestellt worden als in Westdeutschland. Allerdings ist die Veränderung 2013 nur zum Teil auf eine Verbesserung in Ostdeutschland zurückzuführen. Denn gleichzeitig wurde in Westdeutschland weiter zu wenig investiert, so dass sich der Rückstand angeglichen hat und insgesamt häufiger als gravierend oder nennenswert wahrgenommen wird.

Haushaltskonsolidierung auf Kosten von Zukunftsinvestitionen

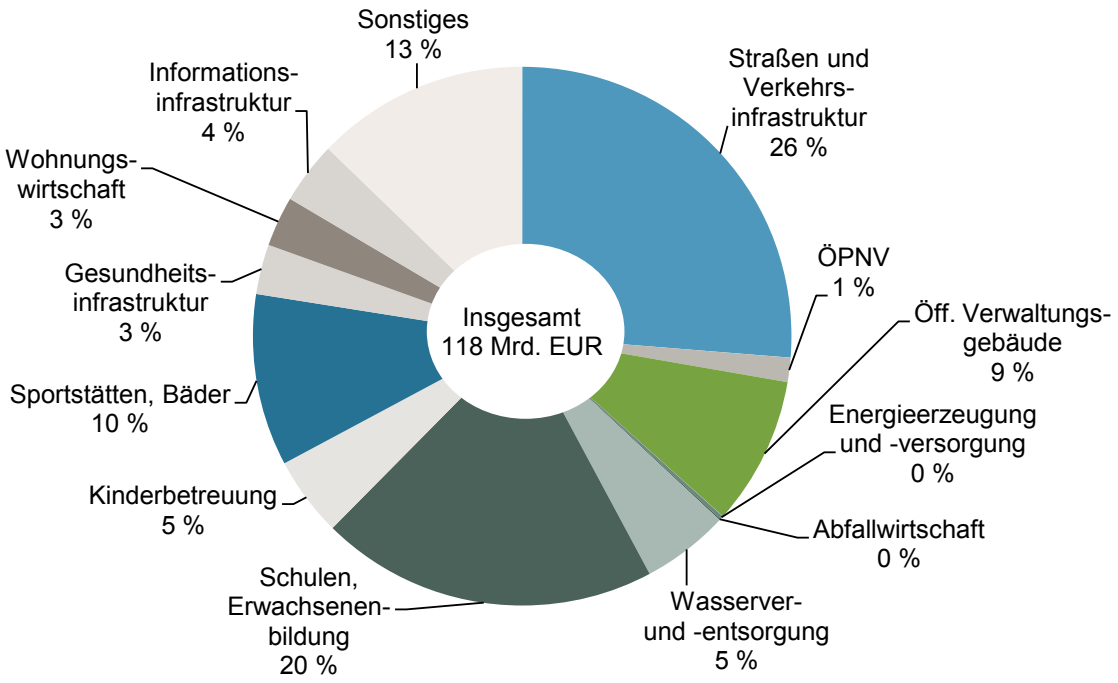
Kommunen mit guter Gesamtfinanzierungssituation berichten in den wichtigen Infrastrukturbereichen relativ selten von einem nennenswerten Investitionsrückstand (vgl. dazu auch Abschnitt 4.3). In Kommunen mit mangelhafter Finanzierungssituation besteht in diesen Bereichen dagegen häufiger ein erheblicher Investitionsstau.

Gerade in den Kommunen mit klammen Kassen scheinen die Schulen (inkl. Erwachsenenbildung) die Spardosen der Haushaltskonsolidierung zu sein: Wohlgemeinte Bestrebungen, Kassenkredite abzubauen, gehen in besonderer Weise mit einem hohen wahrgenommenen Investitionsrückstand im Schulbereich einher. Bei den Kommunen mit steigendem Kassenkreditbestand hat etwa die Hälfte (52 %) in der Vergangenheit zu wenig investiert. Bei Gemeinden und Landkreisen, die ihre Kassenkredite teilweise tilgen konnten, sehen dagegen fast drei Viertel (73 %) einen nennenswerten oder gravierenden Investitionsstau. Die Frage ist: Geht hier Haushaltskonsolidierung zulasten von Zukunftsinvestitionen oder rückt der Investitionsstau nur stärker in das Bewusstsein, wenn eigentlich verfügbare Mittel statt in Investitionen in die Schuldentilgung fließen? Offen bleibt außerdem die Frage, ob es sich um eine bewusste Prioritätensetzung durch die Kommunen handelt oder ob hier eine kurzfristig auf Haushaltskonsolidierung fixierte Praxis der kommunalen Aufsichtsbehörden zu Fehlentwicklungen führt. Diese Aspekte sollten Gegenstand zukünftiger Analysen sein.

2.2 Investitionsrückstand trotzdem gesunken

Neben den qualitativen Aussagen zum Investitionsrückstand („gravierend“, „nennenswert“ usw.) ist auch der quantitative Umfang, also eine konkrete Bezifferung in Euro von Interesse. Die absolute Höhe des wahrgenommenen Investitionsrückstandes ist um ein knappes Zehntel (9 %) d. h. um etwa 10 Mrd. EUR gegenüber 2012 auf insgesamt 118 Mrd. EUR gesunken (vgl. Grafik 3):

- Schulen und Sportstätten mit wachsendem Rückstand, bei Straßen und Verkehr – dem Bereich mit den insgesamt größten Problemen – eine leichte Verbesserung im Jahr 2013
- Beim Investitionsbedarf für Kinderbetreuung gilt: – je länger der Rückstand besteht, umso teurer wird es
- Perspektivisch glauben die Kommunen an einen leichten Abbau des Rückstands, dies gilt besonders für steuerstarke Kommunen
- Wichtig zu wissen: Bei der zahlenmäßigen Bewertung des Investitionsrückstands spielen subjektive „Dringlichkeitseinschätzungen“ und Zukunftserwartungen eine wichtige Rolle, die sich vermutlich gegenüber dem Vorjahr zum Positiven verändert haben (vgl. Anhang 1: Zur Einordnung der Ergebnisse)



Anmerkung: Hochrechnung auf der Basis der Pro-Kopf-Mittelwerte für Gemeinden nach Größenklassen und Landkreise

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 3: Investitionsrückstand Kommunen im Jahr 2013

Schulen und Sportstätten mit wachsendem Rückstand

Die Hochrechnung bestätigt ein Ergebnis, das die qualitativen Einschätzungen schon erwarten ließen. Bei Investitionen in den Bereichen Schulen (inkl. Erwachsenenbildung) sowie Sportstätten und Bädern liegen die Kommunen hinter den Erfordernissen zurück. Der Investi-

tionsstau ist in diesen Bereichen daher absolut gestiegen. Der Anteil beider Infrastrukturbereiche am Gesamtvolumen liegt zusammen um fünf Prozentpunkte höher als 2012. Das bedeutet jedoch nicht, dass weniger investiert wurde als im Vorjahr (vgl. Abschnitt 2.3). Die Investitionstätigkeit ist ein wichtiger, aber nicht der einzige Faktor, der den wahrgenommenen Investitionsrückstand bestimmt. Selbst wenn in einem Bereich mehr investiert wird als im Vorjahr, kann der Rückstand, beispielsweise durch wachsende Anforderungen an die Infrastruktur, im Ergebnis weiter zunehmen.

Straßen und Verkehrsinfrastruktur ein besonderer Schwerpunkt

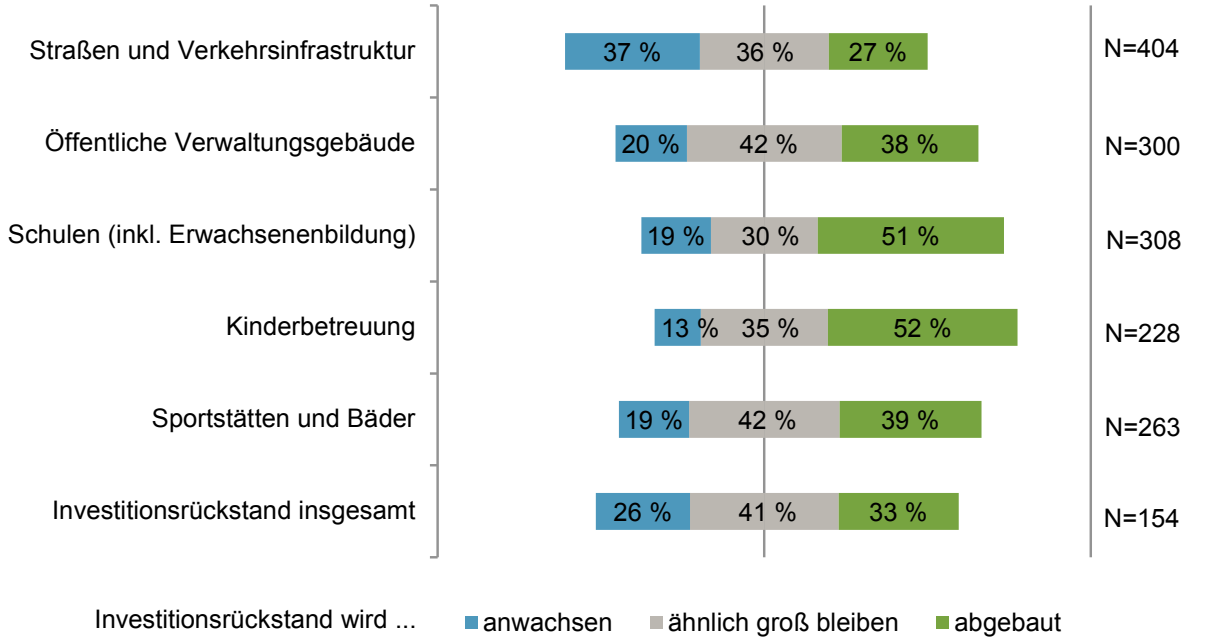
Bei der Straßen und Verkehrsinfrastruktur ist ein leichter Rückgang des Investitionsstaus zu beobachten. Dieser ist etwa so stark wie der Rückgang insgesamt. Der Anteil dieses Infrastrukturbereichs am gesamten Investitionsstau bleibt deshalb konstant. Zusammen mit anderen Fragestellungen wird dieser Aspekt in Kapitel 3 zum Sonderthema Straßen und Verkehrsinfrastruktur noch einmal aufgegriffen.

Investitionsbedarf für Kinderbetreuung weiter hoch

Im Bereich Kinderbetreuung gibt es dagegen in der Summe kaum Veränderungen. Auch wenn der Rückstand nicht mehr so oft als gravierend wahrgenommen wird: Die Höhe der erforderlichen Investitionen zu dessen Abbau hat sich gegenüber dem Vorjahr insgesamt nur wenig reduziert. Immerhin, in den Kommunen, in denen unverändert ein hoher Rückstand wahrgenommen wird, sind die für den Abbau notwendigen Investitionen seit dem letzten Jahr offensichtlich angestiegen.

Perspektivisch glauben die Kommunen an einen leichten Abbau des Rückstands

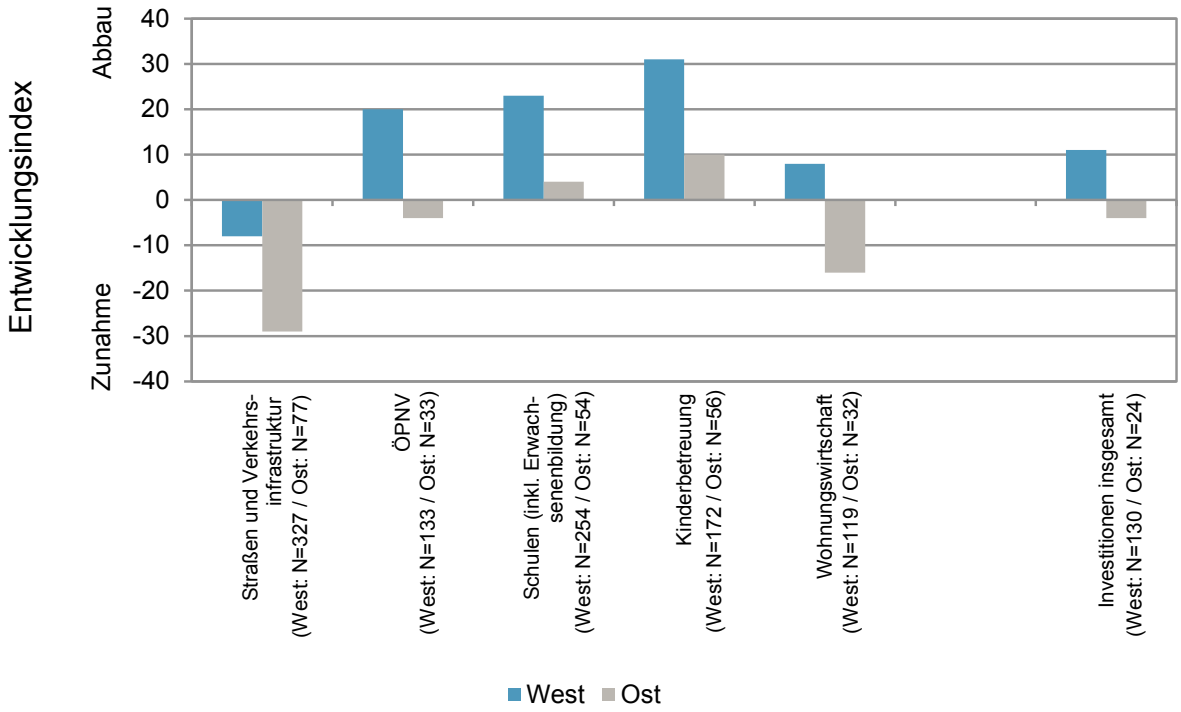
In der weiteren Perspektive sind die Kommunen verhalten optimistisch: Der Investitionsrückstand kann voraussichtlich in den nächsten fünf Jahren in vielen Bereichen (weiter) leicht abgebaut werden (vgl. Grafik 4). Voraussetzung hierfür wird aber sein, dass die gute Konjunktur und das niedrige Zinsniveau weiter anhalten. Gesamtwirtschaftlich Sorge machen könnte ein Szenario, wenn die anstehenden öffentlichen Investitionen mit sich weiter belebender Konjunktur auf steigende Zinsen und Preise / Kosten treffen und entsprechend teurer werden sollten.



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 4: Entwicklung des wahrgenommenen Investitionsrückstands in den nächsten fünf Jahren für zentrale Bereiche

Problematisch bleibt in erster Linie der Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur: hier wird mit einem weiter steigenden Rückstand gerechnet, in den ostdeutschen Bundesländern noch stärker als im westdeutschen Bundesgebiet. Insgesamt scheinen die Aussichten in Westdeutschland besser zu sein als in den ostdeutschen Bundesländern (vgl. Grafik 5).



Anmerkung: Entwicklungsindex analog KfW-Kommunalpanel 2012. Zur Berechnung wurden die Prozentwerte der Antwortmöglichkeiten gewichtet und in eine quasimetrische Skala umgewandelt. Prozentwerte der Angabe „Wird weiter deutlich anwachsen“ erhalten den Gewichtungsfaktor „-3“, die der Angabe „Wird noch etwas anwachsen“ den Gewichtungsfaktor „-1“. Entsprechend sind die Gewichtungsfaktoren der positiven Entwicklungserwartungen „1“ und „3“. Die Erwartung eines gleich bleibenden Rückstandes wurde mit „0“ gewichtet. Positive Werte bedeuten, dass Kommunen insgesamt eher eine Verbesserung der Lage erwarten (je größer der Wert desto optimistischer), negative verdeutlichen das Gegenteil (je größer der (negative) Betrag desto pessimistischer).

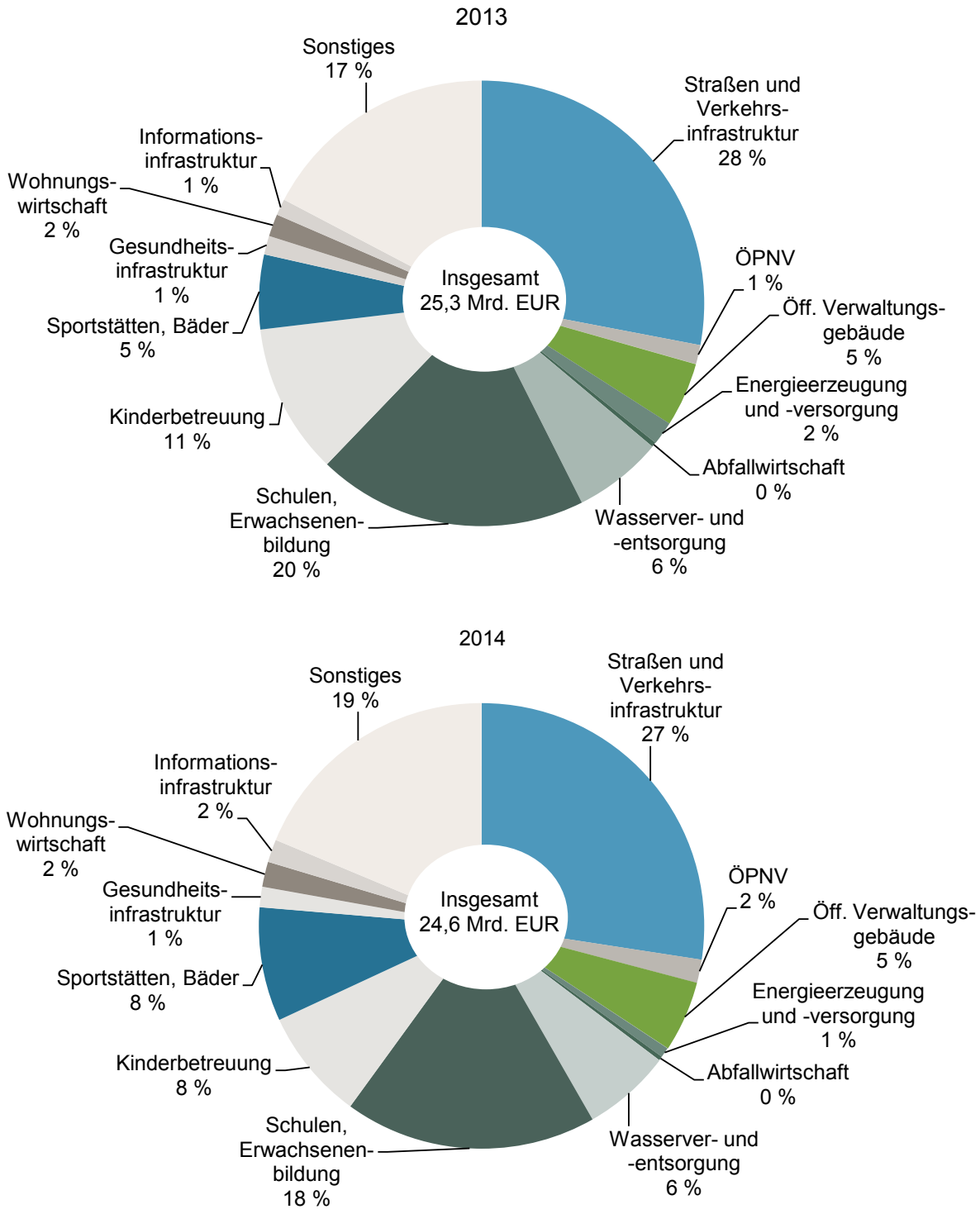
Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 5: Entwicklung Investitionsrückstand in den nächsten fünf Jahren – Ost-West-Vergleich für zentrale Bereiche

2.3 Investitionen im Jahr 2013 und Vorausschau 2014 – Niveau von 2011 noch nicht wieder erreicht

Insgesamt ergibt sich aus den Angaben der Kommunen hochgerechnet ein Investitionsvolumen der Kernhaushalte im Jahr 2013 in Höhe von 25,3 Mrd. EUR (vgl. Grafik 6). Das Niveau des Jahres 2011 wird durch die nach 2012 wieder leicht höhere Investitionstätigkeit jedoch noch nicht wieder erreicht:

- Investitionen im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur sind 2013 fast überall (95 %) erfolgt.
- Andere Investitionsbereiche sind weniger häufig „Dauerthema“.
- Steuerschwache Kommunen investieren vergleichsweise wenig in Zukunftsbereichen – nicht der Bedarf sondern die Finanzausstattung entscheidet über das Investitionsvolumen
- Leichter Anstieg der Investitionen im Jahr 2013 – 2014 wieder leichter Rückgang zu erwarten
- Trotz erheblicher investiver Anstrengungen nur teilweise Fortschritte beim Abbau des Rückstands.



Anmerkung: Hochrechnung auf der Basis der Pro-Kopf-Mittelwerte für Gemeinden nach Größenklassen und Landkreise

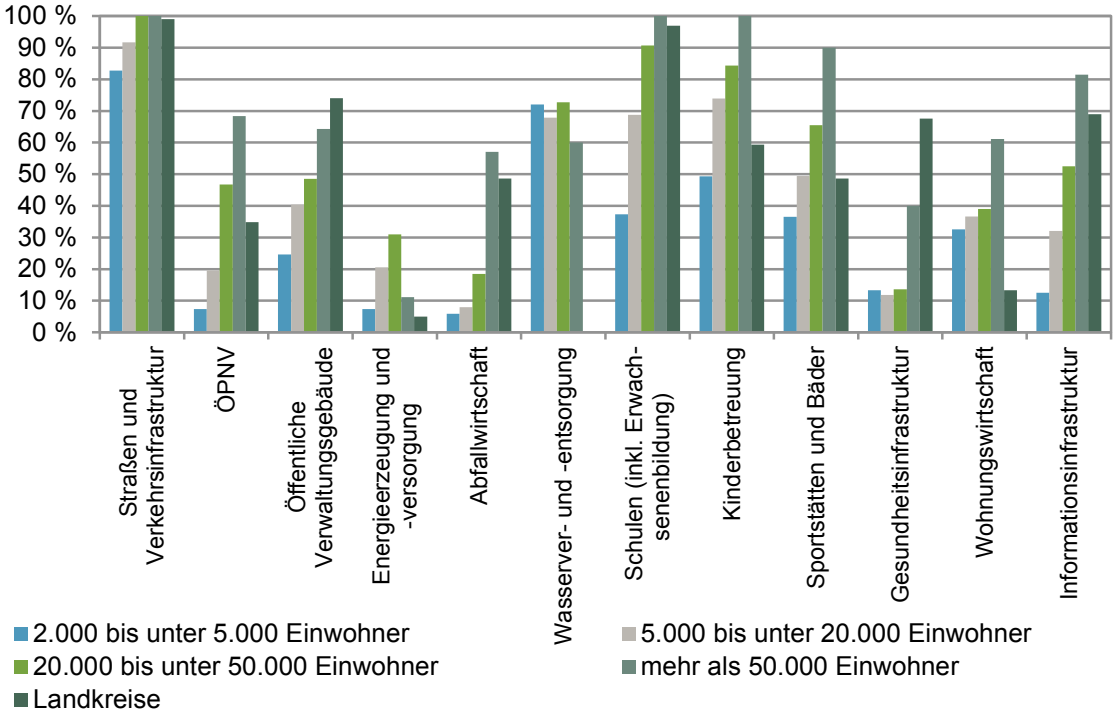
Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 6: Geplante Investitionen in den Kernhaushalten nach Infrastrukturbereichen für 2013 und 2014

Größere Städte investieren häufiger

In den Bereichen, die klassischerweise zum Kernhaushalt gehören und die deshalb für einen großen Teil der Kommunen relevant sind, hängt die Häufigkeit von Investitionen mit der Einwohnerzahl der Kommune zusammen (vgl. Grafik 7). Bei den Straßen und der Verkehrsinf-

rastruktur (hier investieren 95 % der Kommunen), bei den Verwaltungsgebäuden, im Bereich Schulen (inkl. Erwachsenenbildung), bei der Kinderbetreuung sowie bei den Sportstätten und Bädern investieren große Städte anteilig häufiger als kleinere Kommunen. Mit der Einwohnerzahl vergrößern sich sowohl der Bedarf nach, als auch der Bestand an Infrastruktureinrichtungen in diesen Bereichen, dadurch muss häufiger investiert werden.



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 7: Anteil investierender Kommunen 2013 nach Größenklasse (ungewichtet)

Auch außerhalb des Kernhaushalts gibt es mit dem ÖPNV, der Informationsinfrastruktur und der Abfallwirtschaft drei Bereiche, bei denen sich die Investitionstätigkeit zwischen großen und kleinen Kommunen unterscheidet. Anders ist dies dagegen bei der Energieerzeugung und -versorgung, im Gesundheitsbereich, bei der Wohnungswirtschaft und im Bereich Wasserver- und -entsorgung. Im zuletzt genannten Bereich wäre zwar ein Einwohnerbezug durchaus denkbar. Hier könnte jedoch die hohe Investitionstätigkeit in den zurückliegenden 20 Jahren in den ostdeutschen Bundesländern zu einer Überlagerung der statistischen Zusammenhänge geführt haben. Dafür spricht, dass im Bereich Wasserver- und -entsorgung der in Bezug auf die Häufigkeit einzige statistisch signifikante Unterschied in den Investitionsaktivitäten der ost- und westdeutschen Bundesländer erkennbar wird. Während von den ostdeutschen Befragungsteilnehmern nur jede dritte Kommune in diesem Bereich investiert hat, machte bei den westdeutschen Kommunen 68 % eine entsprechende Angabe.

Leichter Anstieg der Investitionen 2013

Insgesamt ergibt sich aus den Angaben der Kommunen hochgerechnet ein Investitionsvolumen der Kernhaushalte im Jahr 2013 in Höhe von 25,3 Mrd. EUR (vgl. Grafik 6).[8]

Damit ist das erwartete Investitionsvolumen gegenüber den Angaben für 2012 um etwa 0,6 Mrd. EUR gestiegen. Die im Vorjahr durch die teilnehmenden Kommunen geäußerte Erwartung einer leicht zunehmenden Investitionstätigkeit hat sich demzufolge bestätigt. Wichtig dabei: Im Jahr 2012 waren die tatsächlichen kommunalen Investitionen gegenüber dem Vorjahr um mehr als 12 % eingebrochen.[9] Dies könnte am Auslaufen des Konjunkturpakets II gelegen haben. Das Niveau des Jahres 2011 wird durch die höhere Investitionstätigkeit noch nicht wieder erreicht.

Entsprechend seiner schon dargestellten Relevanz für fast alle Kommunen entfällt auch volumenmäßig der größte Teil (28 %) auf den Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur. Gegenüber dem Jahr 2012 hat der Bereich damit weiter an Bedeutung gewonnen (Anteil 2012 bei 24 %; zu den absoluten Werten der Hochrechnung vgl.Tabelle: Geplante Investitionen in den Kernhaushalten nach Infrastrukturbereichen für 2012, 2013 und 20141), allerdings nicht ganz so stark, wie im Vorjahr erwartet (gerechnet wurde mit 30 %).

Bei Schulen und Erwachsenenbildung sowie Kinderbetreuung wurde eher ein leichter anteiliger Rückgang erwartet. Stattdessen ist auch hier eine leichte Zunahme festzustellen.

Steuerschwache Kommunen investieren vergleichsweise wenig in Zukunftsbereichen

Bei den drei größten Investitionsbereichen (Straßen, Schulen und Kinderbetreuung) gibt es einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Höhe der Pro-Kopf-Investitionen und der Steuerkraft. Hier wird umso weniger investiert, je weniger Steuermittel zur Verfügung stehen. Die Vermögenssituation einer Kommune sollte jedoch nicht (immer) das entscheidende Investitionskriterium sein.

Für einen Teil der Infrastrukturbereiche ist auch die Einwohnerzahl ein wesentliches Analysekriterium. Aufgrund von hohen Fixkosten auf der einen und gewissen Größenvorteilen auf der anderen Seite sind die Pro-Kopf-Investitionen in größeren Städten unter normalen Bedingungen niedriger als in kleineren. In der aktuellen Befragung zeigt sich dieses Ergebnis für die Bereiche Wasserver- und -entsorgung, Kinderbetreuung, Sportstätten und Bäder sowie Krankenhäuser / Pflegeeinrichtungen / Sonstige Gesundheitsinfrastruktur.

---

[8] Sowohl aufgrund der Methodik einer Schätzung, als auch durch eine nicht auszuschließende unterschiedliche Auslegung des Investitionsbegriffs ist das Ergebnis der Hochrechnung nur eingeschränkt mit den Werten der amtlichen Statistik zu vergleichen. Zur Orientierung kann jedoch die Summe der Angaben für Sachinvestitionen, Erwerb von Beteiligungen und Zuweisungen und Zuschüsse für Investitionen aus den kommunalen Kassenergebnissen bzw. Rechnungsergebnissen für die Kernhaushalte genutzt werden (Für 2012 etwa 24 Mrd. EUR; vgl. Destatis, 2013b, Tabelle 1.1).

[9] Vgl. Destatis 2014b, Tabelle 3.4.3.6.

Investitionsbereiche	2012	2013	2014
	In Mrd. EUR		
Straßen und Verkehrsinfrastruktur	6,0	7,1	6,8
ÖPNV	0,3	0,4	0,4
Öff. Verwaltungsgebäude	1,3	1,2	1,3
Energieerzeugung und -versorgung	0,1	0,4	0,2
Abfallwirtschaft	0,1	0,1	0,1
Wasserver- und -entsorgung	1,9	1,6	1,6
Schulen, Erwachsenenbildung	4,5	5,0	4,5
Kinderbetreuung	2,7	2,8	2,0
Sportstätten, Bäder	1,3	1,4	2,0
Gesundheitsinfrastruktur	0,3	0,3	0,4
Wohnungswirtschaft	0,6	0,4	0,5
Informationsinfrastruktur	0,4	0,3	0,4
Sonstiges	5,3	4,4	4,6
Gesamtinvestitionen (Summe)	24,7	25,3	24,6

Anmerkung: Hochrechnung auf der Basis der Pro-Kopf-Mittelwerte für Gemeinden nach Größenklassen und Landkreise; Differenzen durch Runden

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2012 (für 2012) sowie KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Tabelle: Geplante Investitionen in den Kernhaushalten nach Infrastrukturbereichen für 2012, 2013 und 2014

Anders kann dies sein, wenn bestimmte, z. B. politisch determinierte Schwerpunktsetzungen erfolgen. Wie schon 2012 ist dies auch in der aktuellen Befragung im Bereich Schulen (inkl. Erwachsenenbildung) festzustellen. Die Pro-Kopf-Werte steigen hier mit größerer Einwohnerzahl. Darin wird die unterschiedliche Zuständigkeit für verschiedene Schulformen erkennbar. Darüber hinaus gibt es, beispielsweise im Zusammenhang mit G8 und Ganztagsangeboten, besondere Aktivitäten gerade bei den weiterführenden Schulen in größeren Städten.

Leichter Rückgang der Investitionen 2014 zu erwarten

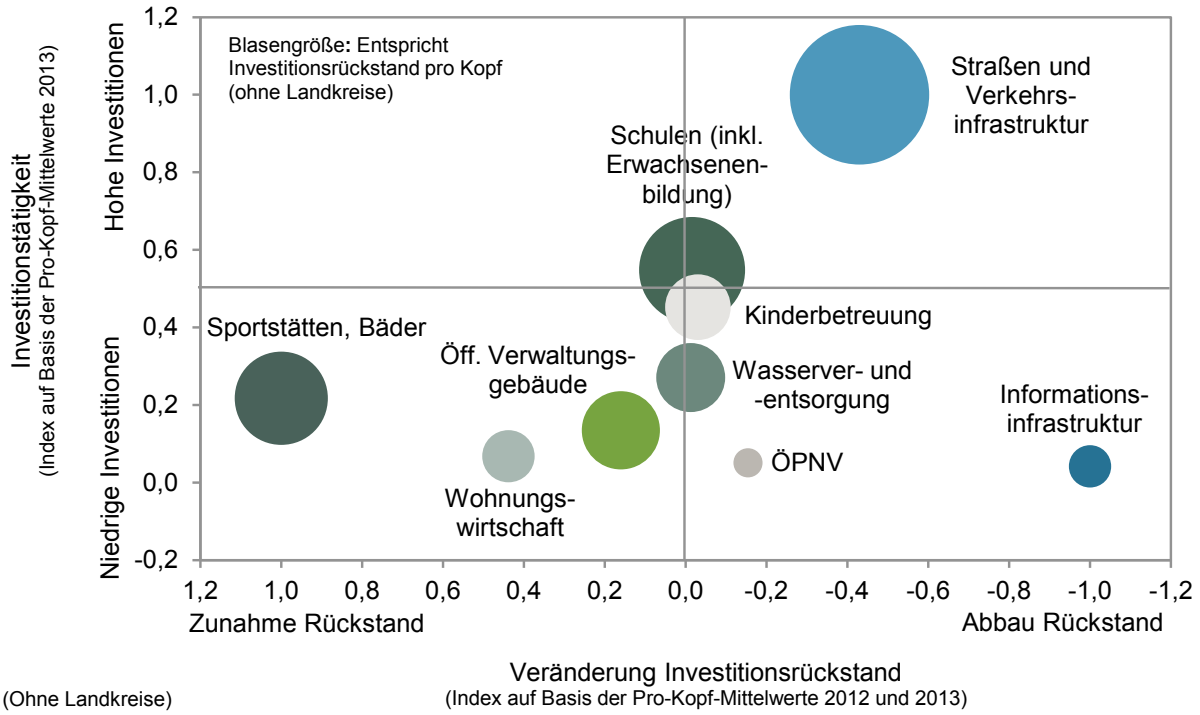
Im Ausblick auf das Jahr 2014 zeigt sich insgesamt ein sehr ähnliches Bild. In der Hochrechnung geht das geplante Investitionsvolumen leicht zurück. Mit 24,6 Mrd. EUR werden Investitionen in Höhe der Hochrechnung für das Jahr 2012 aus der Vorjahresbefragung erwartet (vgl. Grafik 6). Dabei wird das Volumen nach Angaben der Kommunen in den großen Bereichen (Straßen und Verkehrsinfrastruktur, Schulen (inkl. Erwachsenenbildung) sowie Kinderbetreuung) ebenfalls leicht sinken. In kleineren Bereichen, insbesondere bei den Sportstätten und Bädern wird dagegen voraussichtlich wieder etwas mehr investiert. Insgesamt bleibt die Trendwende aus.

In Bezug auf die verschiedenen Strukturmerkmale ergeben sich für den Ausblick auf das Jahr 2014 im Wesentlichen die gleichen Zusammenhänge, wie für 2013 bereits dargestellt.

Trotz erheblicher investiver Anstrengungen nur teilweise Fortschritte

Wenn in einem Bereich investiert wird, führt dies nicht automatisch zu einem Rückgang des Investitionsstaus. Mit ihren Aktivitäten bedienen die Kommunen vielmehr in erheblichem Um-

fang auch neu entstehende Bedarfe oder sie müssen Infrastrukturteile, die aufgrund ihres Alters oder Zustandes nicht mehr weiter genutzt werden können, ersetzen. Häufig ist es deshalb schon ein Erfolg, wenn der Investitionsrückstand nicht weiter ansteigt.



(Ohne Landkreise)

Anmerkung: Der Index für die Investitionstätigkeit wurde auf der Basis der Pro-Kopf-Mittelwerte der Investitionen des Jahres 2013 in den einzelnen Bereichen ermittelt. Die Werte wurden normiert auf einer Skala von 0 (keine Investitionen) bis 1 (höchster Mittelwert des Jahres 2013). Der Index für die Veränderung des Investitionsrückstandes wurde auf der Basis der Differenz aus den mittleren Pro-Kopf-Werten der Jahre 2012 und 2013 gebildet. Die Werte der prozentualen Veränderung wurden normiert auf einer Skala von -1 (höchster Abbau) bis 1 (höchste Zunahme).

Lesehilfe: Im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur wurde vor dem Hintergrund des besonders hohen Investitionsrückstandes (große Blase) überdurchschnittlich viel investiert (Pro-Kopf-Index +1,0). Dadurch konnte der Rückstand etwas reduziert werden (Index -0,44). Im Bereich Sportstätten und Bäder wurde trotz des vergleichsweise hohen Rückstandes deutlich weniger investiert als in anderen Bereichen. Hier hat der Rückstand verglichen mit den anderen Bereichen am stärksten zugenommen.

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 8: Investitionstätigkeit und Veränderung Investitionsrückstand im Jahr 2013 für ausgewählte Bereiche

Erkennbar wird dies beispielsweise bei der Kinderbetreuung oder im Bereich Schulen (inkl. Erwachsenenbildung). Diese Bereiche bilden nennenswerte Schwerpunkte der kommunalen Investitionstätigkeit. Gleichzeitig wurden hier die Anforderungen in den letzten Jahren neu definiert und erweitert, sei es im Zuge des U3-Ausbaus oder beispielsweise durch die verstärkte Entwicklung hin zu Ganztagsschulen. Das Ergebnis: Trotz umfangreicher Maßnahmen in den Kommunen wurde der Rückstand in diesen Bereichen im Jahr 2013 nicht nennenswert abgebaut. Allerdings konnte den neuen Anforderungen soweit entsprochen werden, dass zumindest kein zusätzlicher Investitionsstau zu verzeichnen ist (vgl. Grafik 8).

Der Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur wurde bereits als besonderer Schwerpunkt erkennbar, sowohl beim Investitionsstau als auch bei der Investitionstätigkeit. Die vergleichsweise hohen Investitionen machen dabei einen leichten Abbau des vorhandenen

Rückstands möglich. In Bereichen die nicht so sehr im Fokus stehen, gelingt dies dagegen nicht. 2013 führte die zu geringe Investitionstätigkeit vor allem bei den Sportstätten und Bädern zu einem Anwachsen des Rückstandes.

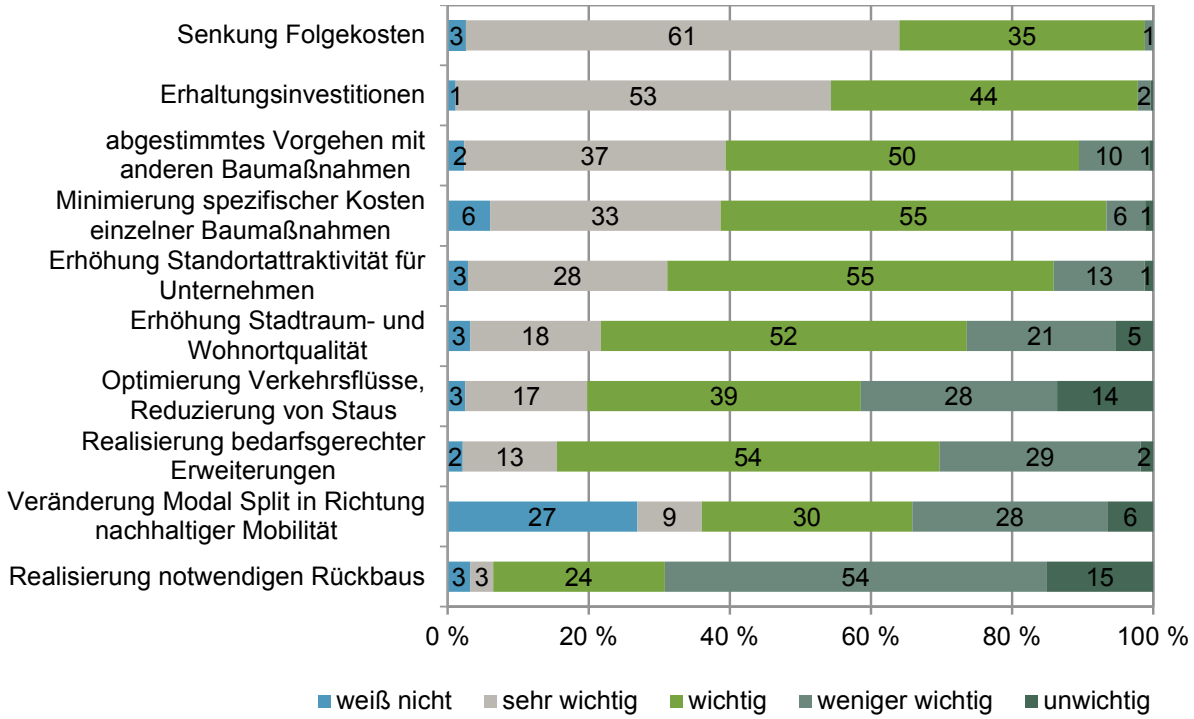
Die gegenüber dem Jahr 2013 leicht veränderten Investitionsschwerpunkte im Jahr 2014 erscheinen vor diesem Hintergrund plausibel. Etwas geringere Investitionen in Straßen und Verkehrsinfrastruktur verlangsamen hier zwar den Abbau des Rückstandes, werden ihn aber vermutlich nicht komplett stoppen. Gleichzeitig entstehen Spielräume für Maßnahmen in zuletzt vernachlässigten Bereichen wie Sportstätten und Bäder. Etwas problematisch könnten unter Umständen die geringeren Investitionen in Schulen (inkl. Erwachsenenbildung) und Kinderbetreuung sein. Für 2014 besteht ein gewisses Risiko, dass der Rückstand anders als im Befragungsjahr wieder anwachsen wird.

3. Unzureichende Investitionen im kommunalen Straßenbau

3.1 Kostensenkungsziele haben im Straßenbau Priorität

Einzelne mit dem Straßenbau verbundenen Ziele werden durchgängig als wichtig erachtet. Anderen wird je nach kommunaler Lage und politischen Schwerpunkten unterschiedliches Gewicht gegeben (vgl. Grafik 9):

- Kostenorientierte Ziele haben bei Straßenbauinvestitionen fast durchgängig die höchste Priorität
- An der Stadt- / Ortsqualität orientierte Ziele in größeren Städten häufig wichtiger als im ländlichen Raum



Anmerkung: Angaben gewichtet nach Einwohnerzahlen in den Gemeindegrößenklassen

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 9: Ziele der Kommunen bei Straßenbauinvestitionen (nur Gemeinden; Gewichtung nach Einwohnerzahlen)

Das mit Abstand wichtigste Ziel, das mit den Investitionen in Kommunalstraßen[10] verbunden wird, ist die Senkung der Folgekosten (z. B. durch lange Lebensdauer, niedrige Unterhaltskosten) – 61 % der Gemeinden halten dieses Ziel für sehr wichtig – gefolgt vom Ziel des Stopps der zunehmenden Zustandsverschlechterung (Erhaltungsinvestitionen; vgl. Grafik 9). Damit denken die Kommunen strategisch: nicht die absolute Kostenminimierung bei einzelnen Baumaßnahmen um jeden Preis steht im Vordergrund, sondern ein langfristig kostenoptimierter Straßenbau. Die Realisierung notwendiger Erhaltungsinvestitionen ist insbesondere

[10] Genauer: Straßen in kommunaler Baulastträgerschaft.

den Kommunen wichtig, die bereits einen Investitionsstau bei der Straßen- und Verkehrsinfrastruktur konstatieren.

Bei den kostenorientierten Zielen sowie bei der ebenfalls sehr wichtigen Abstimmung der Baumaßnahmen („Sonderziel"; wenig Zusammenhänge mit anderen Zielen) sind sich viele Kommunen über deren hohe Bedeutung einig, unabhängig von der Größe oder der Verfasstheit (Gemeinde oder Kreis).

Nur eins der abgefragten Ziele wird mehrheitlich als weniger wichtig erachtet: die Realisierung notwendigen Rück- und Umbaus (69 % weniger wichtig oder unwichtig). Die Veränderung des Modal Split[11] in Richtung nachhaltiger Mobilität wird im Vergleich mit anderen Zielen ebenfalls als eher nachrangig gesehen. Dabei zeigt sich aber auch, dass entsprechende Diskussionen insbesondere in kleineren Gemeinden bisher kaum geführt werden (27 % „weiß nicht").

Es gibt gewisse Zielbündel[12], d. h. tendenziell werden die genannten Ziele eines Zielbündels einheitlich hoch oder niedrig bewertet:

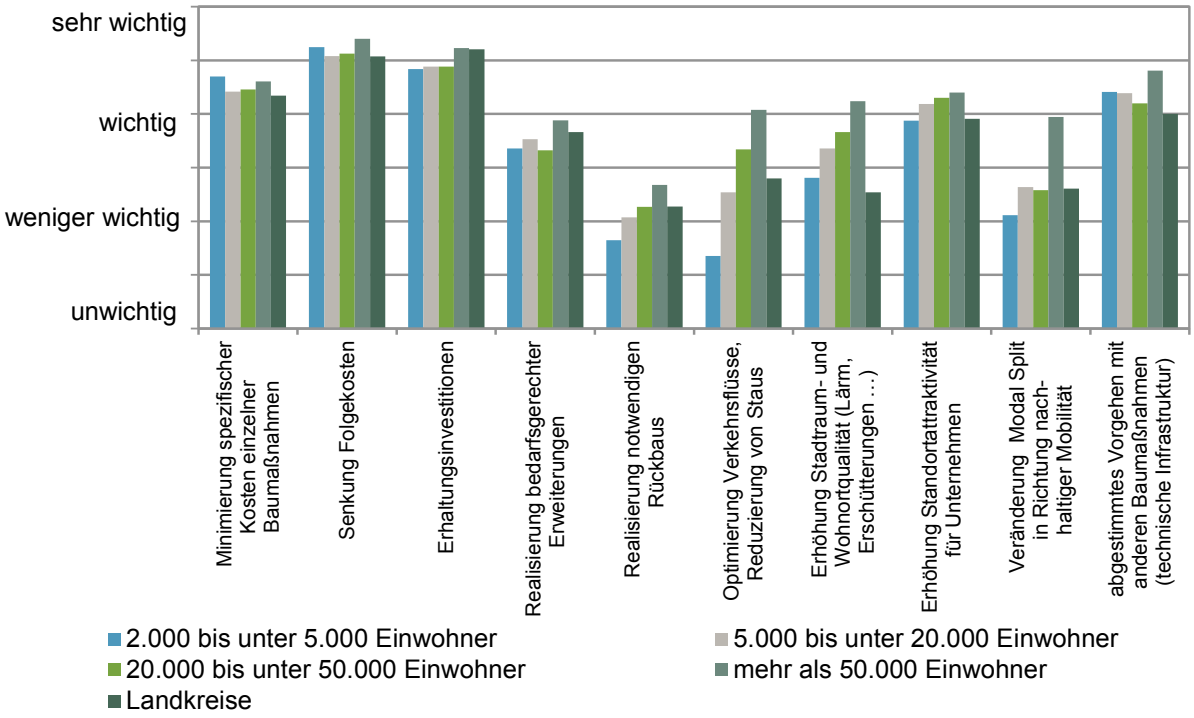
- **Kostenorientierte Ziele:** Minimierung spezifischer Kosten einzelner Baumaßnahmen, Senkung Folgekosten, angemessene Erhaltungsinvestitionen.
- **An der Stadt- / Ortsqualität orientierte Ziele (kurz: qualitätsorientierte Ziele):** Erhöhung Stadtraum- und Wohnortqualität, Veränderung Modal Split in Richtung nachhaltiger Mobilität, Optimierung Verkehrsflüsse / Reduzierung von Staus, Erhöhung Standortattraktivität für Unternehmen, Realisierung notwendigen Rückbaus.

Ziele unterscheiden sich nach Gemeindegröße und Lage und orientieren sich teilweise an übergeordneten städtischen Leitbildern

Die hohe Zielkongruenz bei den kostenorientierten Zielen wurde bereits genannt. Bei den meisten qualitätsorientierten Zielen lassen sich dagegen deutliche Bedeutungsunterschiede ausmachen: In größeren Städten, die wesentlich häufiger als kleine Gemeinden oder Kreise mit Problemen wie Staus, Luft- und Lärmbelastung zu kämpfen haben, werden der Optimierung der Verkehrsflüsse, der Veränderung des Modal Split in Richtung nachhaltiger Mobilität, der Erhöhung der Stadtraum- und Wohnortqualität sowie der Realisierung notwendigen Rückbaus wesentliche höhere Bedeutung eingeräumt als in peripheren Räumen (vgl. Grafik 10). Einzig die Erhöhung der Standortattraktivität für Unternehmen eint in ihrer Relevanz alle Kommunen, relativ unabhängig von Größe und Lage. Das Ziel „Veränderung des Modal Split in Richtung nachhaltiger Mobilität" wird – nicht zufällig – von den Städten und Gemeinden für besonders wichtig erachtet, die in Fachkreisen als Vorreiter einer nachhaltigen Stadt- und Dorfentwicklung bekannt sind (hierunter also auch kleinere).

[11] Modal Split ist eine Bezeichnung für die Aufteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel.

[12] Dies ist das Ergebnis von Faktorenanalysen (interpretiert wurde das Ergebnis der Hauptkomponentenanalyse mit nicht rotierter Faktorlösung).



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

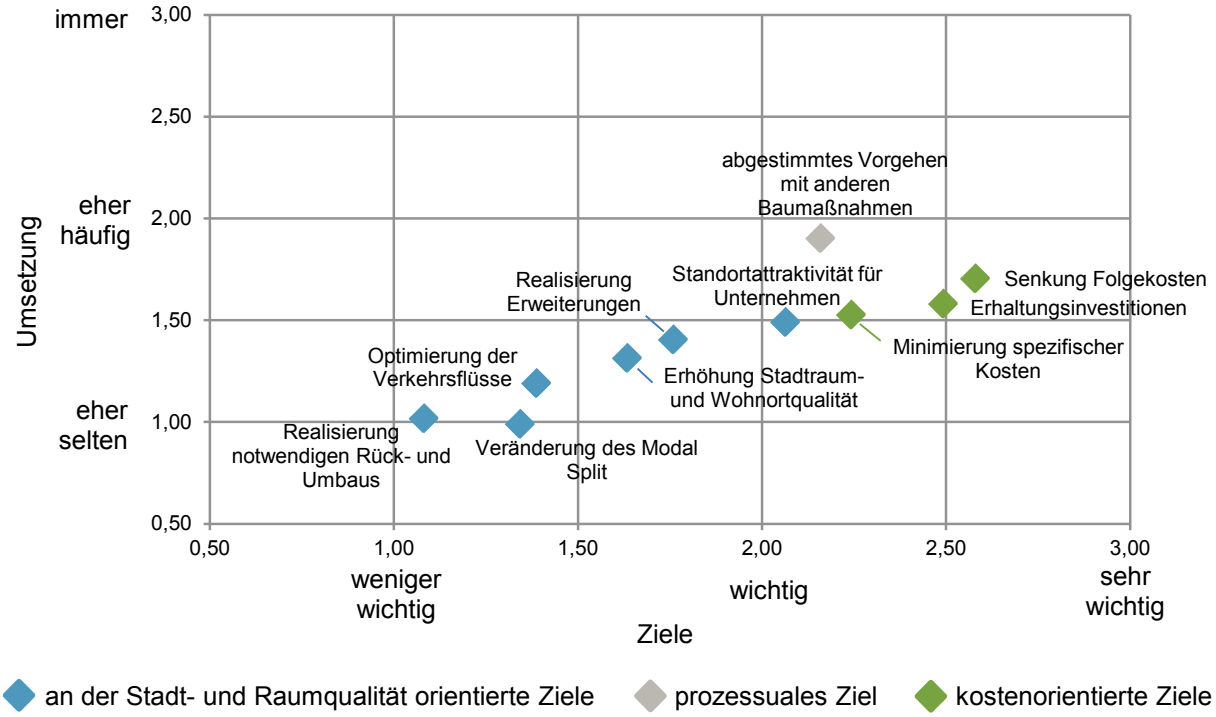
Grafik 10: Wichtigkeit der Ziele nach Gemeindegröße und Landkreisen (ungewichtet)

In den ost- und westdeutschen Bundesländern ist die Rangfolge der mit den Straßenbauinvestitionen verbundenen Ziele ähnlich. Kurzfristigen, operativen Zielen, wie etwa der Minimierung der Kosten einzelner Baumaßnahmen oder der Abstimmung von Maßnahmen an Straßen mit weiteren Baumaßnahmen etwa im Bereich der Ver- und Entsorgung, wird in Ostdeutschland allerdings deutlich größeres Gewicht beigemessen – möglicherweise haben die Aufsichtsbehörden hier ein stärkeres Auge darauf. Umgekehrt werden in Westdeutschland Erweiterungsinvestitionen (in wachsenden Kommunen) und Rückbaumaßnahmen häufiger als wichtig erachtet. Besondere Rückbauerfordernisse gibt es in den westdeutschen Bundesländern insbesondere in Städten und Gemeinden, die in den 1960er- und 1970er-Jahren stark auf einen autogerechten Ausbau der städtischen Infrastruktur gesetzt hatten (Leitbild der „autogerechten Stadt“) und / oder in solchen, die bewusst auf eine Veränderung des Modal Split in Richtung einer nachhaltigen Mobilität setzen.

3.2 Häufig Probleme, die Ziele im Straßenbau umzusetzen

Viele der mit dem Straßenbau verbundenen Investitionen lassen sich in den Kommunen nur begrenzt umsetzen (vgl. Grafik 11):

- Die Abstimmung von Baumaßnahmen gelingt noch am besten
- Ansonsten gilt: je wichtiger die Ziele, desto eher lassen sie sich umsetzen, wenn auch nur in Grenzen
- An der Stadt- und Raumqualität orientierte Ziele mit den größten Umsetzungsdefiziten
- Großstädte haben noch am ehesten Möglichkeiten, die Stadt- und Verkehrsqualität zu verbessern



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 11: Mit Straßenbauinvestitionen verbundene Ziele und ihre Umsetzung (ungewichtet)

Ganz allgemein gilt: Je wichtiger die mit den Investitionen im Straßenbau verbundenen Ziele sind, desto eher können sie in den Kommunen offensichtlich umgesetzt werden (vgl. Grafik 11). Allerdings gilt selbst für das wichtigste Ziel (Senkung der Folgekosten), dass im Durchschnitt der befragten Gemeinden und Kreise diese Ziele nur zwischen „eher häufig“ und „eher selten“ realisiert werden können. Ähnliches lässt sich für die anderen beiden kostenorientierten Ziele sagen: die gewünschte Kostenminimierung bei einzelnen Baumaßnahmen lässt sich noch seltener erreichen als der Stopp der zunehmenden Zustandsverschlechterung.

So gibt es auch vergleichsweise häufig Kommunen, die bestimmte Ziele als sehr wichtig oder wichtig erachten, die aber angeben, dass es eher selten oder gar nicht gelingt, diese Ziele auch umzusetzen.

Der beschriebene eindeutige Zusammenhang („je wichtiger, desto eher umgesetzt“) gilt nicht für die großen Städte: Zwar werden die kostenorientierten Ziele ebenfalls als am wichtigsten erachtet – noch wichtiger als in allen anderen Kommunen. Andere, qualitätsorientierte Ziele lassen sich in Großstädten teilweise aber noch häufiger umsetzen (z. B. Optimierung der Verkehrsflüsse, notwendiger Straßenausbau) als in den anderen Gemeinden.

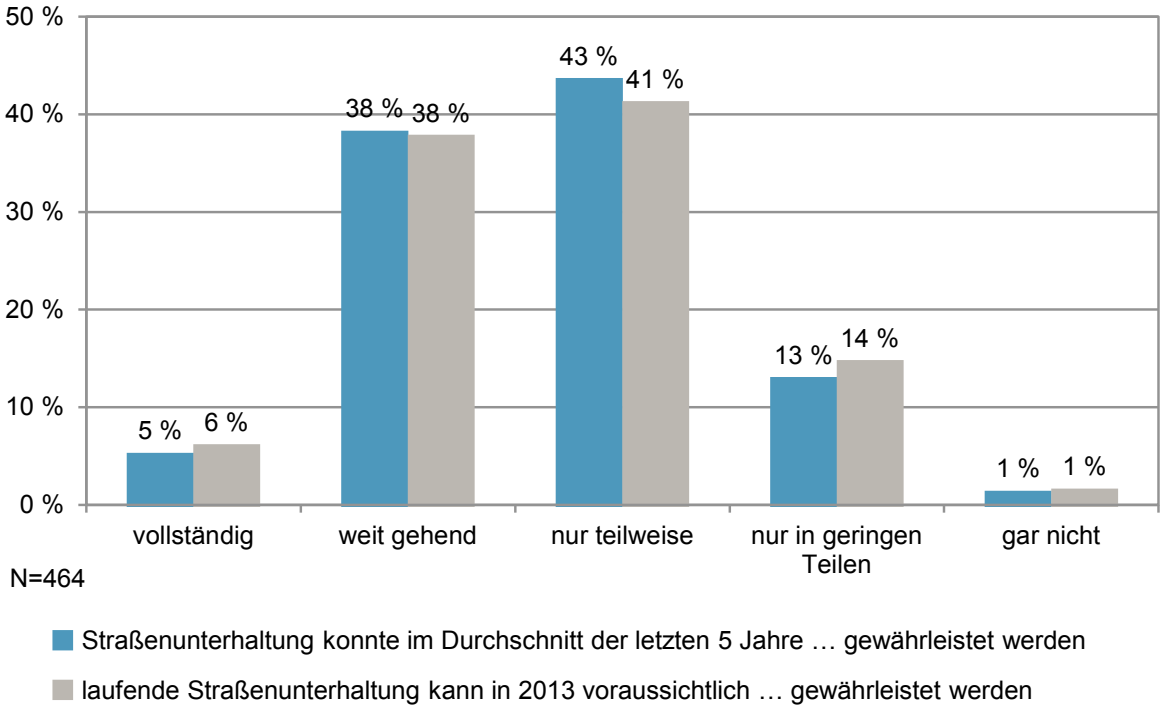
Abstimmung von Baumaßnahmen gelingt noch am besten

Am ehesten gelingt es, dem prozessualen Ziel „Abgestimmtes Vorgehen mit anderen Baumaßnahmen (technische Infrastruktur)“ gerecht zu werden. Die Analysen zu den Hemmnissen zeigen einen wesentlichen Grund dafür: Die Kommunen können hier vergleichsweise unabhängig, etwa von finanziellen oder rechtlichen Restriktionen, agieren.

3.3 Straßenunterhaltung nur teilweise gesichert – bestehende Probleme verschärfen sich weiter

Die notwendige Straßenunterhaltung kann und konnte nur teilweise gesichert werden. Wo Probleme im Straßenbau bestehen, verschärfen sie sich weiter:

- Mehr als die Hälfte aller Kommunen kann die notwendige laufende Straßenunterhaltung nicht sicherstellen
- Das betrifft vor allem die Kommunen, die bereits einen hohen Investitionsstau bei den Straßen zu verzeichnen haben



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

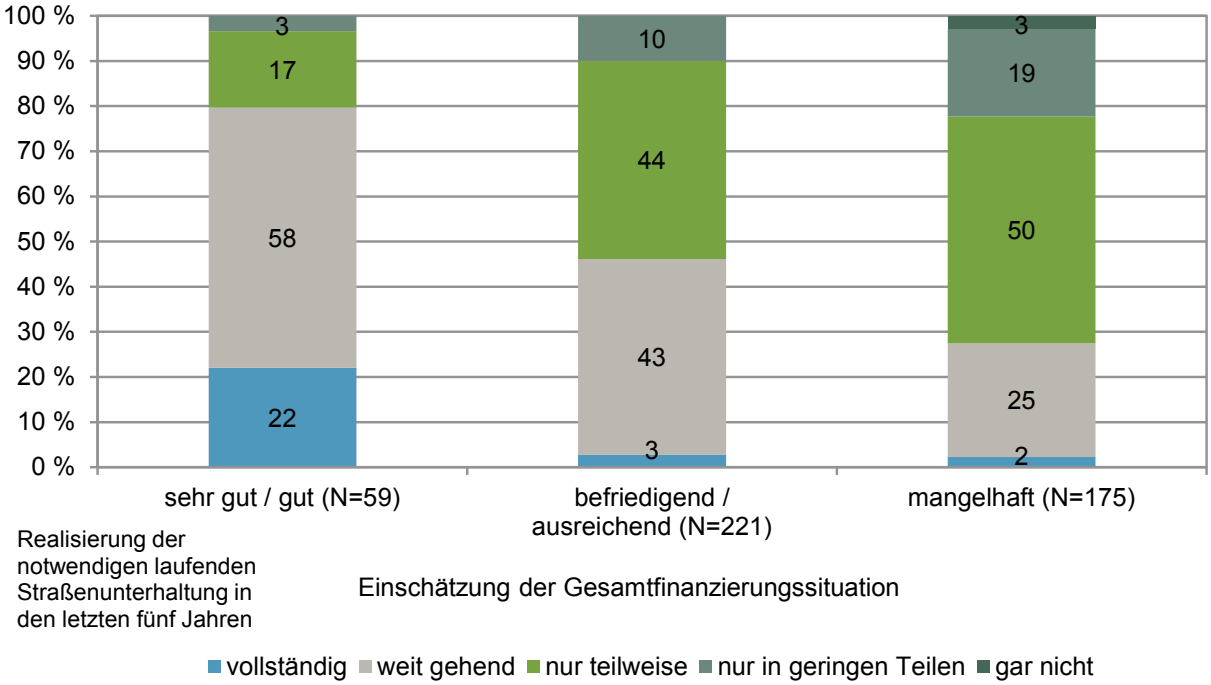
Grafik 12: Gewährleistung der laufenden Straßenunterhaltung (ungewichtet)

Offensichtlich können die seit Jahren bestehen Defizite in der laufenden Straßenunterhaltung auch bei einer Entspannung der kommunalen Finanzlage nicht kurzfristig ausgeglichen werden. So bleibt es auch im Jahr 2013 dabei, dass mehr als die Hälfte aller Kommunen angeben, die notwendige laufende Straßenunterhaltung höchstens teilweise gewährleisten zu können – 14 % sagen sogar „nur in geringen Teilen“ oder „gar nicht“ (vgl. Grafik 12). Möglicherweise liegt das daran, dass entsprechende Planungen einen vergleichsweise langen Vorlauf benötigen und auch andere Gründe als Finanzengpässe – etwa die Personalknappheit – Ursachen für die Defizite sind.

Wenig überraschend ist es, dass dort, wo ein gravierender Investitionsrückstand im Bereich Straßen und Verkehr besteht, in den letzten Jahren in 85 % aller Fälle nur teilweise oder in geringen Teilen die notwendige laufende Straßenunterhaltung realisiert werden konnte. Dieser Zusammenhang ist zweiseitig: Wird lange nicht genug für den Unterhalt getan, muss später viel mehr investiert werden. Und umgekehrt: Ist der Rückstand erst einmal sehr hoch, wird der laufende Unterhalt wesentlich teurer.

Genau umgekehrt ist es deshalb bei den Kommunen, die keinen oder nur einen geringen Investitionsrückstand haben: In 78 % aller Fälle konnte die notwendige laufende Straßenunterhaltung weit gehend oder sogar vollständig realisiert werden. Und dies sind mehrheitlich genau die Gemeinden und Kreise mit sehr guter oder guter Haushaltslage (vgl. Grafik 13). Aus den Daten lässt sich die Antwort auf die „Henne-Ei“-Frage dabei nicht ablesen: Ist die

Haushaltssituation so gut, weil seit vielen Jahren strategisch investiert wird oder ermöglicht beispielsweise eine hohe Finanzkraft erst strategisch richtiges Verhalten?



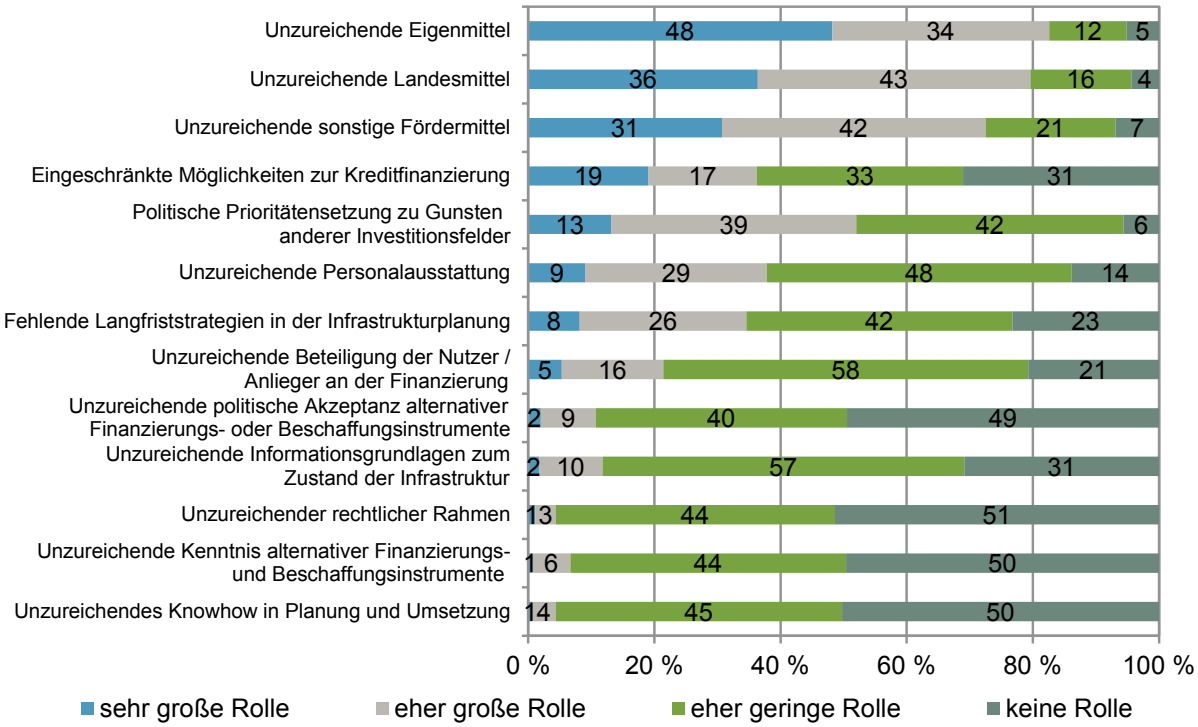
Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 13: Gewährleistung der laufenden Straßenunterhaltung nach Gesamtfinanzierungssituation (ungewichtet)

3.4 Finanzengpässe und fehlende Unterstützung wichtigste Gründe für unzureichende Straßenbauinvestitionen

Ganz unterschiedliche Gründe führen dazu, dass Straßeninvestitionen nicht ausreichend vorgenommen werden können:

- Fehlende Finanzierungsmöglichkeiten sind das größte Hemmnis, insbesondere für kleinere Kommunen
- Fehlende Prioritätensetzungen und Strategien führen zum Substanzverlust
- Fehlendes Wissen und unzureichender Rechtsrahmen verhindern teilweise kostensparendes Bauen
- Bestehende Problemlagen drohen sich weiter zu verschärfen



Anmerkung: Angaben gewichtet nach Einwohnerzahlen in den Gemeindegrößenklassen

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

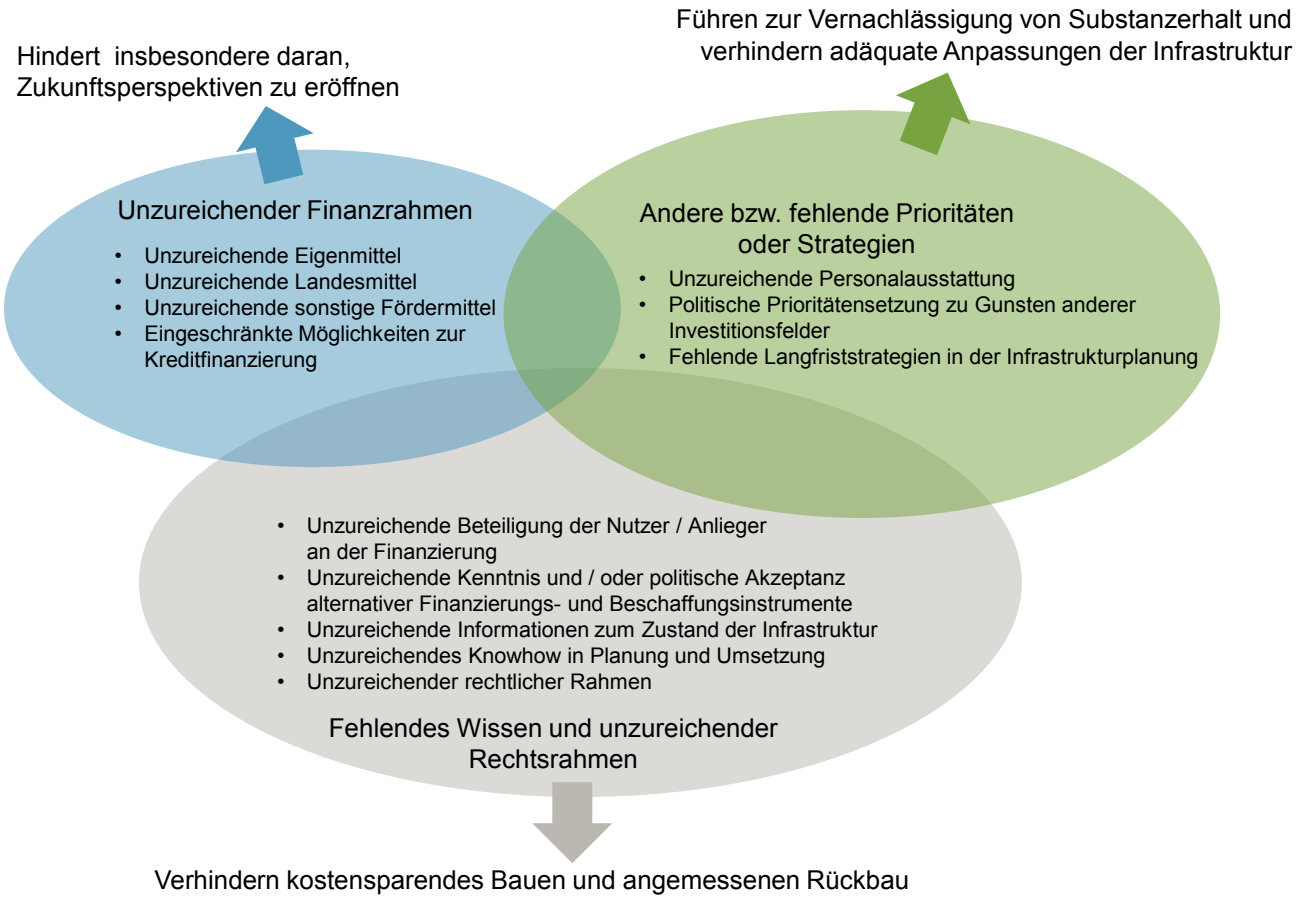
Grafik 14: Gründe für unzureichende Zielerreichung (nur Gemeinden; Gewichtung nach Einwohnerzahlen)

Vor allem aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten können die mit dem Straßenbau verbundenen Ziele teilweise oder häufig nicht erreicht werden (vgl. Grafik 14). Für kleine Kommunen spielen die finanziellen Hemmnisse noch eine deutlich größere Rolle als für die großen. Am Beispiel der kleinen Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern und jenen mit mehr als 50.000 Einwohnern lässt sich dies gut veranschaulichen (vgl. Tabelle 11 im Anhang): Unzureichende Eigenmittel – oft bedingt durch eine fehlende „freie Spitze“ aufgrund hoher Sozial- und Personalausgaben – spielen eine sehr große Rolle bei 61 % der kleinen und bei 43 % der großen Gemeinden (unzureichende Landesmittel: 53 % / 30 %; unzureichende Fördermittel: 43 % / 28 %). Kleinere Gemeinden beklagen auch häufiger als große die fehlende Kenntnis alternativer Finanzierungsinstrumente und das fehlende Knowhow in der Planung und Umsetzung von strategischen Straßenbauinvestitionen.

Unterschiedliche Hemmnisse behindern zukunftsfähige Straßenbauinvestitionen

Es gibt im Wesentlichen drei „Gruppen“ von Hemmnissen bei der zielorientierten Umsetzung von Straßenbauinvestitionen (vgl. Grafik 15): Ein unzureichender Finanzrahmen, fehlende oder aus Sicht der Straßenbauer andere Prioritätensetzungen bzw. strategische Ansätze (einschließlich der ungenügenden Bereitstellung von Personalressourcen, wobei man hier etwa vor dem Hintergrund notwendiger Haushaltskonsolidierungen auch anders gelagerte Prioritätensetzungen vermuten kann) sowie fehlendes Wissen und ein unzureichender

Rechtsrahmen.[13] Diese drei Gruppen vereinen in sich nicht nur inhaltlich „benachbarte“ Sachverhalte, sondern unterscheiden sich untereinander auch deutlich danach, wie häufig die entsprechenden Hemmnisse als Grund für eine fehlende Zielerreichung genannt wurden. Der unzureichende Finanzrahmen für Straßenbauinvestitionen führt dazu, dass weder in ausreichendem Umfang Erhaltungsinvestitionen getätigt noch Folgekosten minimiert werden können. Damit werden Zukunftsperspektiven verbaut. Anders gelagerte oder fehlende Prioritätensetzungen für den Straßenbau führen zur Vernachlässigung von Substanzerhalt und verhindern adäquate Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur. Fehlendes Knowhow und ein unzureichender Rechtsrahmen verhindern kostensparendes Bauen und angemessenen Rückbau.



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 15: Ursachenbündel für unzureichende Straßenbauinvestitionen

Je nach Ziel unterschiedliche Umsetzungsprobleme

Kommunen, bei denen die Diskrepanz zwischen der Bedeutung, die sie bestimmten Zielen zumessen und den Möglichkeiten, diese Ziele zu erreichen, nach eigenem Bekunden beson-

[13] Ergebnis von Faktorenanalysen (interpretiert wurde das Ergebnis einer Hauptkomponentenanalyse mit Varimax-Rotation / Kaiser-Normalisierung – aufgrund der Annahme abhängiger Faktoren).

ders groß ist[14], werden im Folgenden genauer analysiert (nachfolgend vereinfacht gesagt „Kommunen mit geringer Zielerreichung“). Deutlich wird dabei, dass spezifische Problemlagen (heißt: Defizite in der Erreichung bestimmter Ziele) teilweise auch spezifische Ursachen haben (vgl. Übersicht 1:). Beispielsweise nennen die knapp 200 Kommunen, die angeben, weitaus weniger Erhaltungsinvestitionen tätigen zu können als eigentlich gewünscht, dafür überdurchschnittlich oft unzureichende Eigenmittel (63 % „sehr große Rolle“) und eingeschränkte Möglichkeiten zur Kreditfinanzierung (23 %) als Ursache. Bei den Kommunen, die ihre diesbezüglichen Ziele eher erreichen können, sind es entsprechend deutlich weniger: „fehlende Eigenmittel“ (39 % „sehr große Rolle“), eingeschränkte Möglichkeiten zu Kreditfinanzierung (8 %). Fehlende Möglichkeiten, durch Straßenbauinvestitionen die Attraktivität als Unternehmensstandort zu erhöhen, werden wiederum überdurchschnittlich oft an fehlenden Eigenmitteln (90 % „sehr große“ und „große Rolle“) und unzureichenden Fördermitteln (37 % „sehr große Rolle“) festgemacht. Die Vergleichszahlen bei Kommunen mit geringen Problemen in diesem Handlungsfeld sind 75 und 18 %.

	Zahl der Kommunen...		Hinderungsgründe													
Ziele	... mit deutlicher Diskrepanz zwischen Zielen und Umsetzung	... ohne deutliche Diskrepanz zwischen Zielen und Umsetzung	Unzureichende Eigenmittel	Unzureichende Landesmittel	Unzureichende sonstige Fördermittel	Eingeschränkte Möglichkeiten zur Kreditfinanzierung	Unzureichende Beteiligung der Nutzer / Anlieger an der Finanzierung	Unzureichende Kenntnis alternativer Finanzierungs- und Beschaffungsinstrumente	Unzureichende politische Akzeptanz alternativer Finanzierungs- oder Beschaffungsinstrumente	Fehlende Langfriststrategien in der Infrastrukturplanung	Unzureichende Personalausstattung	Politische Prioritätensetzung zu Gunsten anderer Investitionsfelder	Unzureichende Informationsgrundlagen zum Zustand der Infrastruktur	Unzureichendes Knowhow in Planung und Umsetzung	Unzureichender rechtlicher Rahmen
Minimierung spezifischer Kosten einzelner Baumaßnahmen	172	37						+							
Senkung Folgekosten	144	6			+				+						
Erhaltungsinvestitionen	194	13	+			++		o	o						
Realisierung bedarfsgerechter Erweiterungen	124	128						o	o		+		o		
Realisierung notwendigen Rückbaus	48	259													
Optimierung Verkehrsflüsse, Reduzierung von Staus	89	157				o									
Erhöhung Stadtraum- und Wohnortqualität	101	129						o			o				
Erhöhung Standortattraktivität für Unternehmen	130	58	+		++				o						
Veränderung Modal Split in Richtung nachhaltiger Mobilität	67	121							o	+					
Abgestimmtes Vorgehen mit anderen Baumaßnahmen	50	54				+									

++ hochsignifikant (1 %-Niveau)
+ signifikant (5 %-Niveau)
o schwach signifikant (10 %-Niveau)
wichtigste Ziele bzw. Gründe die für das Nichterreichen der Ziele die größte Rolle spielen

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Übersicht 1: Ursachenbündel für unzureichende Straßenbauinvestitionen

Bemerkenswert ist, dass Hemmnisse, die insgesamt eine eher nachrangige Rolle spielen, nämlich die unzureichende Kenntnis und politische Akzeptanz alternativer Finanzierungs- oder Beschaffungsinstrumente, bei vielen Kommunen mit geringer Zielerreichung in unterschiedlichen Feldern als Erklärung herangezogen werden (wenn auch mit jeweils nachge-

[14] Kommunen, die Ziele als wichtig erachten und bei diesem Ziel gleichzeitig angeben, es kaum erreichen zu können.

ordneter Bedeutung). Dies gilt für die ungenügende Realisierung von Erhaltungsinvestitionen, bedarfsgerechten Erweiterungen, von luftverbessernden oder lärmreduzierenden Maßnahmen oder für Investitionen im Sinn einer umwelt- und sozialgerechten Mobilität. Das heißt, dass man sich bei einer Reihe von Maßnahmen im Straßenbau, die vor dem Hintergrund knapper kommunaler Kassen häufig eher auf die lange Bank geschoben werden, gewisse Potenziale durch den Einsatz alternativer Finanzierungs- und Beschaffungsinstrumente (z. B. ÖPP-Modelle, Contracting) vorstellen kann.

Bestehende Problemlagen drohen sich zu verschärfen

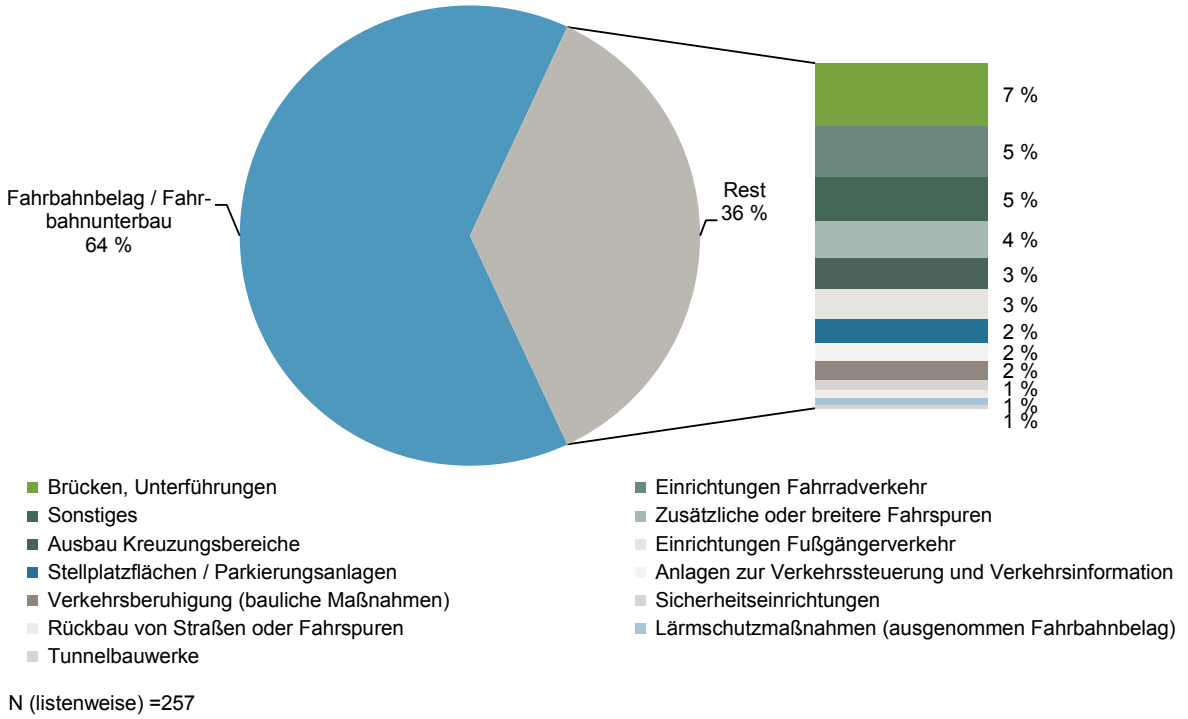
Die verschiedenen finanziellen Hemmnisse, die als Gründe benannt werden, dass die Kommunen ihre Ziele im Straßenbau häufig nicht erreichen können, sind umso bedeutender, je schlechter die Gesamtfinanzierungssituation und je höher der Investitionsstau im Bereich Straßen und Verkehr ist. Ein Beispiel: 81 % der Kommunen mit gravierendem Investitionsrückstand in diesem Bereich nennen als Ursache dafür unzureichende Eigenmittel, bei den Kommunen mit geringem Investitionsrückstand sind es gerade einmal 23 %. Dieses Ergebnis ist insofern interessant, da zumindest Ausbauinvestitionen bei Straßen zu erheblichen Teilen (bis zu 90 %) über Anliegerbeiträge finanziert werden könnten. Vermutlich besteht hier große Zurückhaltung im politischen Raum, dies auch durchzusetzen – verbunden mit der möglicherweise unterschiedlichen Wahrnehmung der Notwendigkeit von Straßenbauinvestitionen durch die Stadtverwaltung und durch die Anlieger (die aufgrund der zu erwartenden Kosten gar keinen Bedarf an einem Ausbau haben). Schließlich spielt teilweise auch die unzureichende Personalausstattung in den Straßenbauämtern oder -fachbereichen für Planung und Durchführung von entsprechenden Maßnahmen eine limitierende Rolle.

Ähnlich wenig überraschend ist es, dass Kommunen, die unzureichende Finanzierungsmittel für den Straßenbau als ein großes Problem angeben, auch diejenigen sind, die davon ausgehen, dass der Investitionsrückstand im Bereich Straßen und Verkehr weiter wachsen wird. Hier gibt es jedoch eine bemerkenswerte Ausnahme: Kommunen, die meinen, den Investitionsstau bei den Straßen deutlich reduzieren zu können, glauben häufig, dass dies trotz unzureichender Landesmittel, sonstiger Fördermittel und zunehmend eingeschränkter Möglichkeiten der Kreditfinanzierung gelingen kann. Vermutlich sind dies Kommunen, die verstärkt auf die Finanzierung durch Anliegerbeiträge oder andere Finanzierungsinstrumente setzen.

3.5 Investitionsbereiche im Straßenbau: Klare Schwerpunkte und Problemfelder

Je nach Aufgabenzuschnitt gibt es deutlich unterschiedliche Investitionsschwerpunkte bei Gemeinden und Kreisen. Gleichzeitig ist der Investitionsstau in den einzelnen Investitionsbereichen im Straßenbau unterschiedlich ausgeprägt.

- Mit Abstand am meisten Investitionen in Straßenbelag und -unterbau
- Relativ großer Investitionsbedarf in die Nebenanlagen in Großstädten
- Investitionsstau ist bei Straßenbelag, Straßenunterbau und Brücken am stärksten



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 16: Investitionsbereiche im Straßenbau (ungewichtet)

Investitionsschwerpunkte im Straßenbau folgen spezifischen Bedarfen

Beim Straßenbau wird am umfangreichsten in den Straßenbelag und -unterbau investiert (64 %); in alle Nebeneinrichtungen zusammen 36 % und davon wieder am meisten in technische Bauwerke (Brücken, Unterführungen) sowie in Fahrradeinrichtungen (meist Radwege) (vgl. Grafik 16).

Aufgrund des spezifischen Aufgabenzuschnitts und der unterschiedlichen Aufgabencharakteristik gibt es deutlich unterschiedliche Investitionsschwerpunkte bei Gemeinden und Kreisen: In den Gemeinden fließt ein signifikant höherer Anteil des Investitionsvolumens in Stellplatzflächen / Parkierungsanlagen, bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und in Einrichtungen für den Fußgängerverkehr (vgl. Tabelle 14 im Anhang 2). In den Kreisen sind die

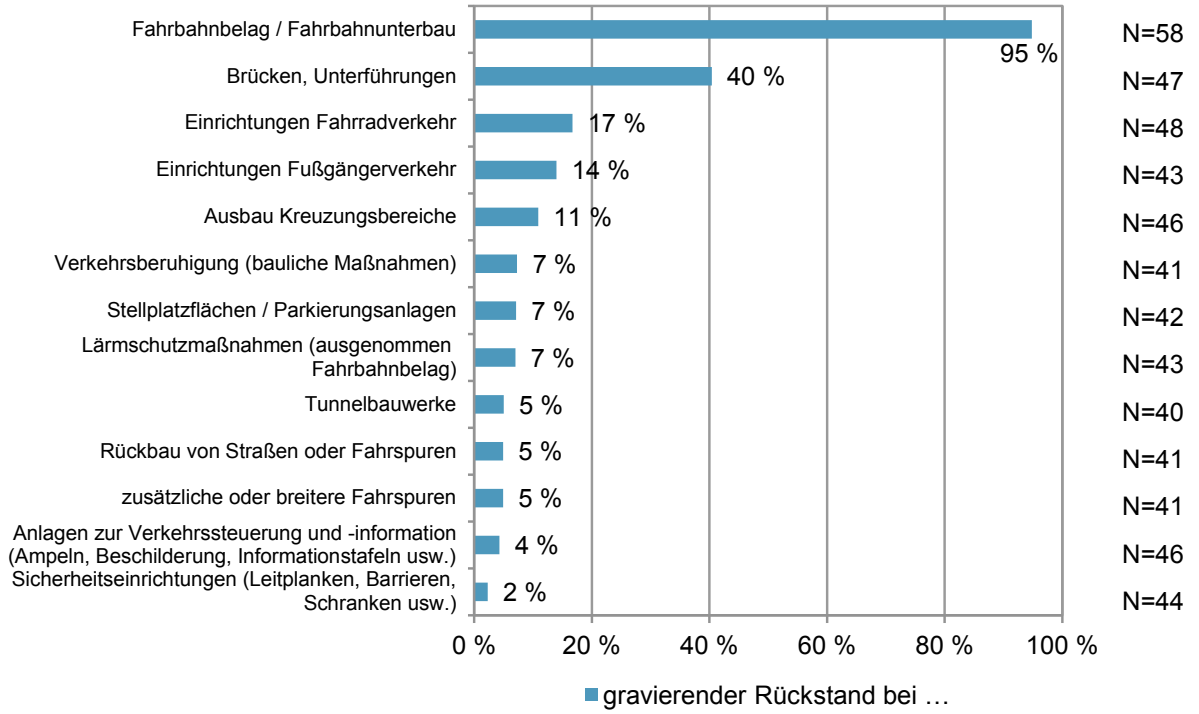
Investitionsanteile für den Fahrradverkehr, Brücken, Unterführungen sowie zusätzliche oder breitere Fahrspuren höher.

In den größeren Städten (mit mehr als 50.000 Einwohnern) fließt anteilsmäßig deutlich mehr Geld in die Nebenanlagen (51 %) als in kleineren Städten und Gemeinden (67 %), davon überproportional viel in Brücken, Unterführungen (12,3 %), den Ausbau von Kreuzungsbereichen (5,4 %) sowie in Anlagen zur Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation (5,4 %).

Investitionsstau am stärksten bei Straßenbelag, Straßenunterbau und Brücken

Kommunen mit gravierendem Investitionsrückstand im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur sehen diesen insbesondere beim Straßenbelag und beim Unterbau – obwohl darauf bereits fast zwei Drittel des Investitionsvolumens entfallen – sowie bei Brücken und Unterführungen (vgl. Grafik 17; Anmerkung: Sortierung der Bereiche entsprechend ihrem Anteil am Investitionsvolumen). In allen anderen Bestandteilen der Straßen- und Verkehrsinfrastruktur werden die Rückstände wesentlich seltener als gravierend erachtet, am ehesten noch bei den Einrichtungen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr und beim Ausbau von Kreuzungsbauwerken. Sicherheitseinrichtungen und Anlagen zur Verkehrsteuerung sind durch den Investitionsstau im Bereich Straßen und Verkehr am wenigsten betroffen.

Von einer guten Gesamtfinanzierungssituation profitieren überdurchschnittlich häufig (im Verhältnis zu den finanzschwachen Gemeinden) die Brücken und die Infrastruktur für den Fahrradverkehr. Das mag auch darin liegen, dass es sich bei Ersatz- oder Neubauinvestitionen in diesen Bereichen eher um vergleichsweise teure Einzelmaßnahmen handelt, die nur bei ausreichenden Finanzierungsspielräumen realisiert werden können.



Anmerkung: Sortierung der Bereiche entsprechend ihrem Anteil am Investitionsvolumen.

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 17: Schwerpunkte des Investitionsrückstands beim Straßenbau (ungewichtet)

4. Finanzielle Lage – leichte Entspannung, die Sorgen bleiben

Ein rückläufiger Investitionsrückstand und eine insgesamt stabile Investitionstätigkeit lassen die finanzielle Lage der Kommunen auf den ersten Blick in einem vergleichsweise positiven Licht erscheinen. Der wirtschaftliche Aufschwung, der 2012 bei den Kommunen angekommen war, vollzog sich 2013 jedoch bestenfalls noch gebremst. Der Deutsche Städtetag ging im Gemeindefinanzbericht 2013 für das Jahr 2013 noch von einem positiven Finanzierungssaldo von 4,1 Mrd. EUR aus.[15] Die Kassenstatistik zum Ende des vierten Quartals 2013 zeigt zwar ebenfalls einen Überschuss, aber nur noch in Höhe von 1,7 Mrd. EUR.[16] Entsprechend hat sich auch die Einschätzung der Lage durch die Kommunen gegenüber 2012 in der Summe nur wenig verbessert. Die von den Befragten im Vorjahr für 2013 erwartete deutlich nachteilige Entwicklung ist jedoch ausgeblieben.

Allerdings gilt diese Aussage nicht für alle Kommunen gleichermaßen. Sowohl das KfW-Kommunalpanel 2012 als auch die beiden KfW Blitzbefragungen Kommunen im Jahr 2013 haben gezeigt, dass sich die Unterschiede zwischen den Kommunen eher verstärken.

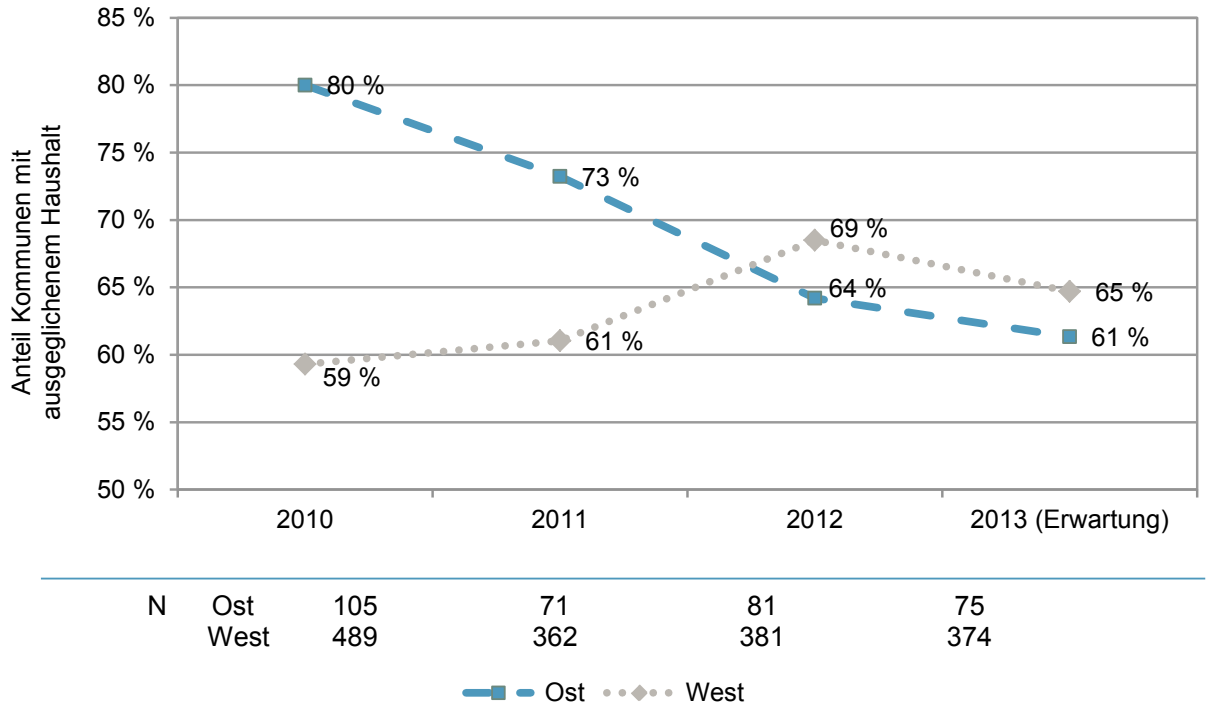
4.1 Haushaltsausgleich wird 2013 schwieriger

Ein Drittel der Kommunen kann den Haushalt 2013 voraussichtlich nicht ohne zusätzliche Kreditaufnahme ausgleichen. Bei bestimmten Kommunen zeigt sich das Problem verstärkt:

- Haushaltsausgleich für Kommunen in Ostdeutschland zunehmend ein Problem
- Insgesamt vor allem größere Städte betroffen
- Anteil der Haushaltssicherungs-Kommunen in Ostdeutschland steigt

[15] Vgl. DST, 2013, S. 9

[16] Vgl. Destatis, 2014a, S. 1



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 18: Kommunen mit ausgeglichenem Haushalt – Vergleich Ost / West (ungewichtet)

Im Jahr 2012 konnten 72 % der Kommunen[17] ihren Haushalt ohne Aufnahme von Kassenkrediten ausgleichen. Die Vorjahresbefragung hatte für einen ähnlich hohen Anteil der Gemeinden und Landkreise eine entsprechende Erwartung für 2012 ermittelt. Diese Vorabeinschätzung hat sich also bestätigt. Auch 2011 und schon 2010 lag der Anteil der Kommunen mit ausgeglichenem Haushalt in einer ähnlichen Größenordnung. In der Erwartung für 2013 sinkt dieser Wert jedoch auf 66 %.

Haushaltsausgleich für Kommunen in Ostdeutschland zunehmend ein Problem

In der Vergangenheit wurde dabei ein klarer Ost-West-Unterschied deutlich: in den ostdeutschen Bundesländern konnte häufiger ein ausgeglichener Haushalt erreicht werden. Auch in der Erwartung für das Jahr 2012 ergab die Vorjahresbefragung noch dieses Bild. Allerdings war bereits ein negativer Trend bei den Kommunen in Ostdeutschland erkennbar. Dieser hat sich nun bestätigt und weiter fortgesetzt. Der Haushaltsausgleich ist in den letzten drei bis vier Jahren vor allem für die ostdeutschen Kommunen verstärkt zum Problem geworden (vgl. Grafik 18) Schwierigkeiten beim Haushaltsausgleich haben teilweise auch steuerstarke Kommunen. Überdurchschnittlich oft sind auch größere Städte betroffen (45 % der Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern gegenüber 21 % bei den Gemeinden mit 2.000 bis 5.000 Einwohnern).

[17] Gesamt hochgerechnet über die Anzahl der Kommunen je Größenklasse und die Anzahl der Landkreise in der Grundgesamtheit.

Anteil der Haushaltssicherungs-Kommunen im Osten steigt

Insgesamt hat sich der Anteil der Kommunen mit einem Haushaltssicherungskonzept (HSK) gegenüber den Ergebnissen der Vorjahresbefragung kaum verändert und liegt bei 29 % (2012) bzw. 30 % (2013).

Bei den großen Städten (mit mehr als 50.000 Einwohnern) unter den Befragungsteilnehmern verfügte im Jahr 2012 fast die Hälfte (46 %) über ein HSK (vgl. Tabelle 22 im Anhang 2). Dies entspricht den Ergebnissen zum Haushaltsausgleich. Bei den kleinsten Gemeinden liegt der HSK-Anteil 2012 bei 15 %. Für 2013 hat sich daran wenig geändert. Der Anteil der Kommunen mit HSK steigt insgesamt um etwa 2 %, bei den Großstädten auf 49 % und bei den kleinsten Gemeinden auf 16 %.

Mit einem Haushaltssicherungskonzept (HSK) begeben sich vor allem Kommunen, bei denen das Haushaltsdefizit nicht nur konjunkturell bedingt ist, sondern strukturelle Gründe hat, auf einen mittelfristigen Konsolidierungspfad. Für die Kommunen bedeutet dies vor allem eine stärkere Kontrolle durch die Aufsichtsbehörde und eine Konzentration auf die kommunalen Pflichtaufgaben. Darüber hinaus müssen die Kommunen durch eine Vorplanung kommender Haushaltsperioden aufzeigen, wie sie das Konsolidierungsziel erreichen wollen.

In der Detailanalyse wird beim Einsatz von Haushaltssicherungskonzepten in Ostdeutschland ein überproportionaler Anstieg von 30 % im Jahr 2012 auf 36 % im Jahr 2013 (Westdeutschland 29 auf 30 %) erkennbar. Auf die erwartete Verschlechterung der Lage wird also schon reagiert.

4.2 Kassenkredite mit erheblichen Risiken

In der Summe haben die steigenden Kassenkreditbestände in den Kommunen bisher nicht zu einem Anstieg der Zinslasten geführt. Trotzdem bergen diese Kreditbestände hohe Zinsänderungsrisiken.

- Kassenkreditbestand 2013 weiter ausgeweitet
- Auch 2014 weiterer Anstieg erwartet
- Bisher ist kein deutliches Auseinanderdriften bei der Zinsbelastung erkennbar
- Aber: Hohes Risiko durch zukünftig steigende Zinslasten

Kassenkreditbestand weiter ausgeweitet

Mehr als ein Viertel der Kommunen mit mehr als 2.000 Einwohnern (28 %) hat den Kassenkreditbestand 2013 deutlich oder teilweise ausgeweitet. Damit war dieser Anteil geringer als in der Vorjahresbefragung für 2013 erwartet. Im Jahr 2012 waren noch 35 % der Kommunen von einer Ausweitung 2013 ausgegangen.

Potenziale zum Abbau der Kassenkredite konnten 11 % der Befragungsteilnehmer realisieren. Die Erwartung aus dem Vorjahr hat sich damit für diesen Teil der Einschätzungen bestätigt.

Nach 2013 auch 2014 weiterer Anstieg erwartet

Im Jahr 2014 wird der Anteil der Städte und Gemeinden, die ihre Kassenkredite ausweiten müssen, nach eigener Einschätzung wieder leicht auf 30 % ansteigen. Gleichzeitig steigt auch der Anteil der Kommunen, die von einem Abbau der Kassenkredite ausgehen (hochgerechnet 12 %).

Dabei betrifft die Ausweitung der Kassenkredite vor allem Kommunen in den Bundesländern, in denen bezogen auf die Einwohnerzahl ohnehin schon hohe Bestände vorliegen. Entsprechend findet der Abbau eher dort statt, wo die Pro-Kopf-Bestände vergleichsweise niedrig sind. Während sich die negative Entwicklung in der Vergangenheit auf einen Teil der Bundesländer in Westdeutschland konzentrierte, steigen die Kassenkredite nun auch in Teilen Ostdeutschlands.

Bisher kein deutliches Auseinanderdriften bei der Zinsbelastung erkennbar

In den zurückliegenden 20 Jahren hat der in einigen Bundesländern besonders deutliche Anstieg der Kassenkredite für die Kommunen insgesamt noch keine besonderen Probleme verursacht. Das hat im Wesentlichen zwei Ursachen: Zum einen ist die Gesamtverschuldung aus Kreditmarktschulden und Kassenkrediten insgesamt langsamer gestiegen als die Kassenkredite selbst. Es gibt sogar Jahre, in denen die Verschuldung insgesamt gesunken ist, weil parallel zum Anstieg der Kassenkredite langfristige Kreditmarktschulden abgebaut wurden. Zum anderen haben sich die Zinssätze für kurz- und langfristige Kommunalkredite zu Gunsten der Kommunen entwickelt. Die von den kommunalen Haushalten zu tragenden Zinslasten sind deshalb in der Summe weit gehend stabil geblieben (vgl. Grafik 19).[18]

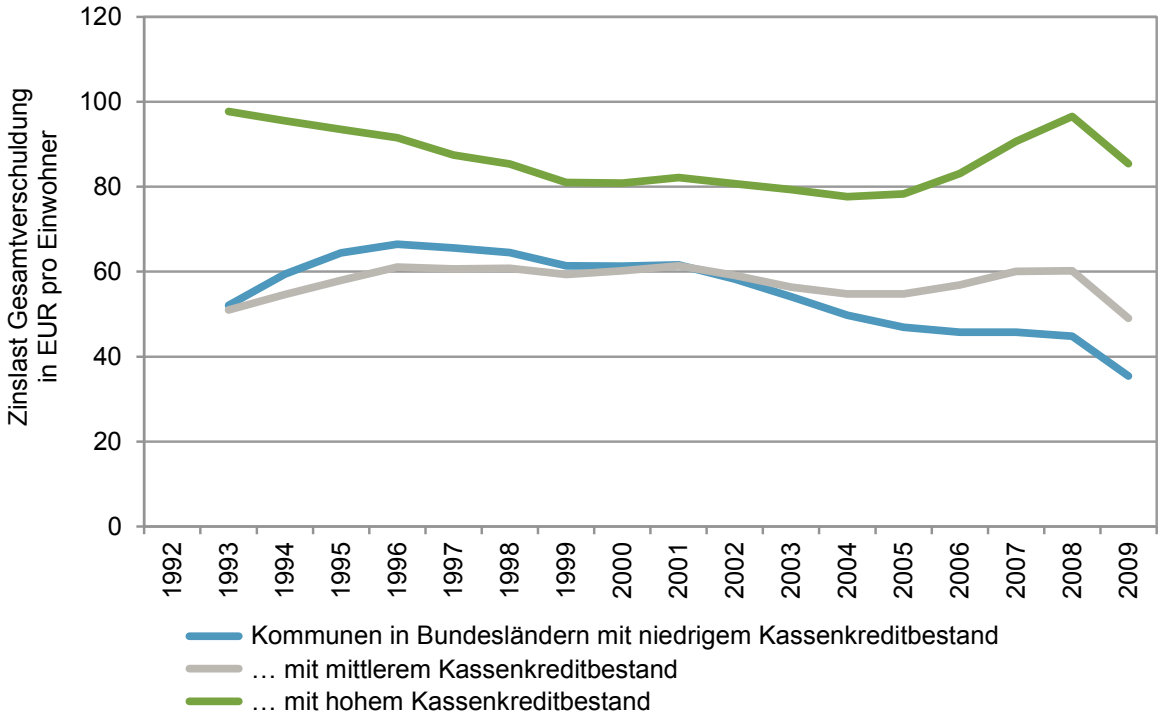
Für die einzelne Kommune kann sich die Situation jedoch ganz anders darstellen. Schon eine Betrachtung der Verschuldungssituation in den Bundesländern zeigt, dass es hier Unterschiede gibt. Bei der Zinsbelastung halten sich die Unterschiede bisher jedoch noch in Grenzen und die Entwicklung im Zeitverlauf ist einigermaßen stabil. Zumindest ein deutliches Auseinanderdriften von Kommunen mit hohen und niedrigen Zinsbelastungen ist in der Rückschau noch nicht zu erkennen.

Hohes Risiko durch steigende Zinslasten

Zukünftig könnte sich das jedoch ändern, selbst wenn die Gesamtverschuldung stabil bleiben sollte. Ausgehend vom aktuell sehr niedrigen Niveau würde schon eine moderate Erhö-

[18] Die Analyse der Verschuldungssituation basiert auf Daten der amtlichen Statistik für die Jahre 1992 bis 2009.

hung der Zinssätze für die überwiegend kurzfristig gebundenen Kassenkredite dazu führen, dass die Zinslasten in besonders hoch verschuldeten Kommunen deutlich ansteigen.



Anmerkung: Eigene Berechnung auf der Basis amtlicher Statistik zu Kreditbeständen nach Bundesländern und Zinsausgaben (Destatis, Genesis-Online); Gruppierung nach Kassenkreditbestand pro-Kopf

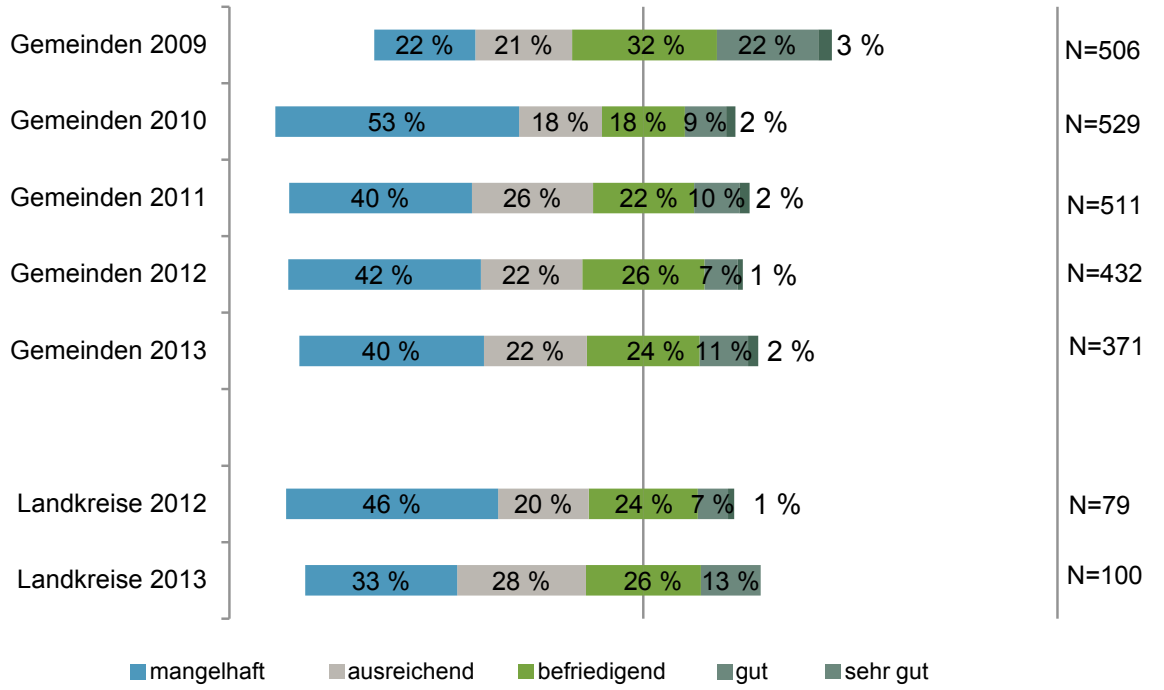
Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 19: Zinslast der Gesamtverschuldung in EUR pro Einwohner (vereinfacht) 1992–2009

4.3 Gesamtfinanzierungssituation und Perspektive nur wenig verbessert

Die finanzielle Lage der Kommunen ist unverändert durchwachsen. Die Unterschiede zwischen den Kommunen nehmen weiter zu. Das Auseinanderdriften der Kommunen bei den finanziellen Parametern setzt sich beim Zustand der kommunalen Infrastruktur fort und verstärkt die zentrifugalen Kräfte zusätzlich.

- Gesamtfinanzierungssituation kaum verbessert – Perspektive 2014 eher schlecht
- Mangelhafte Gesamtfinanzierungssituation vor allem in steuerschwachen Kommunen in Ostdeutschland
- Kleine ostdeutsche Gemeinden fallen 2014 noch weiter zurück
- Insgesamt zunehmende Disparitäten erkennbar
- Abbau Investitionsrückstand nur bei guter Gesamtfinanzierungssituation



Anmerkung: Kategorie „Weiß nicht“ (nicht abgebildet) ergänzt auf 100 %.

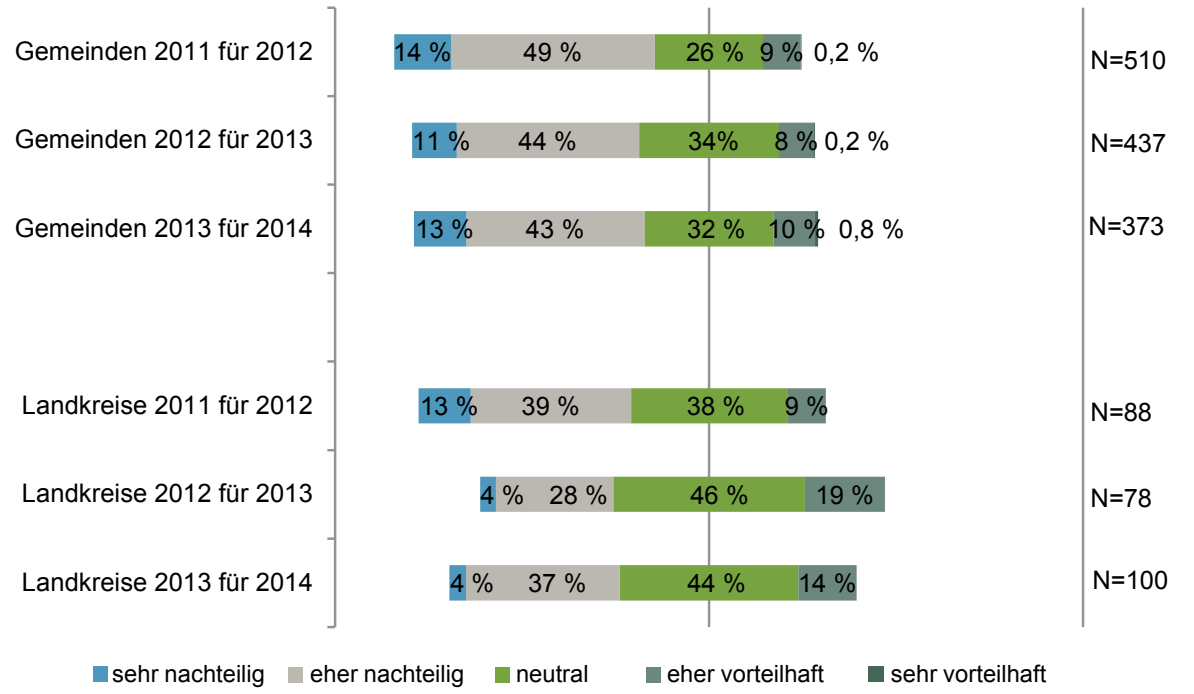
Quelle: KfW-Kommunalpanel 2012, S. 25 sowie KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 20: Einschätzung der Gesamtfinanzierungssituation im Vergleich

Gesamtfinanzierungssituation kaum verbessert – Perspektive 2014 eher schlecht

Die Einschätzung der Gesamtfinanzierungssituation im Jahr 2013 durch die teilnehmenden Kommunen hat sich gegenüber 2012 insgesamt nur wenig verbessert. In der Vorgängerbefragung bewerteten noch 64 % der Gemeinden und Landkreise ihre Gesamtfinanzierungssituation mit ausreichend oder mangelhaft. Im Jahr 2013 waren es 62 % der Gemeinden bzw. 61 % der Landkreise (vgl. Grafik 20). Die von den Befragten im Vorjahr für 2013 erwartete deutlich nachteilige Entwicklung ist ausgeblieben.

Auch für 2014 erwartet wieder ein großer Teil der Befragungsteilnehmer eine eher nachteilige Entwicklung (44 %). Weitere 14 % gehen sogar von einer sehr nachteiligen Entwicklung aus. Dabei sind die Gemeinden pessimistischer als die Landkreise (vgl. Grafik 21). Besonders schlecht sind die Aussichten in kleinen Gemeinden. Hier erwarten 64 % eine nachteilige Entwicklung. Bei den großen Städten mit mehr als 50.000 Einwohnern stehen den 51 % mit einer negativen Erwartung zumindest noch 13 % der Kommunen gegenüber, die eine eher vorteilhafte Entwicklung erwarten (vgl. Tabelle 24 im Anhang 2).



Anmerkung: Kategorie „Weiß nicht“ (nicht abgebildet) ergänzt auf 100 %.

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2012, S. 26 sowie KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 21: Einschätzung der Gesamtfinanzierung für das jeweils kommende Jahr im Vergleich

Schon in der Vorjahresbefragung hatten besonders die ostdeutschen Kommunen für 2013 eine weitere Verschlechterung ihrer finanziellen Lage erwartet. Schwierigkeiten beim Haushaltsausgleich und steigende Kassenkredite sind Symptome, die diese Entwicklung zu bestätigen scheinen. Der Anteil der Kommunen mit mangelhafter Gesamtfinanzierungssituation unter den beteiligten ostdeutschen Kommunen ist von 51 % im Jahr 2012 auf 57 % im Jahr 2013 gestiegen.

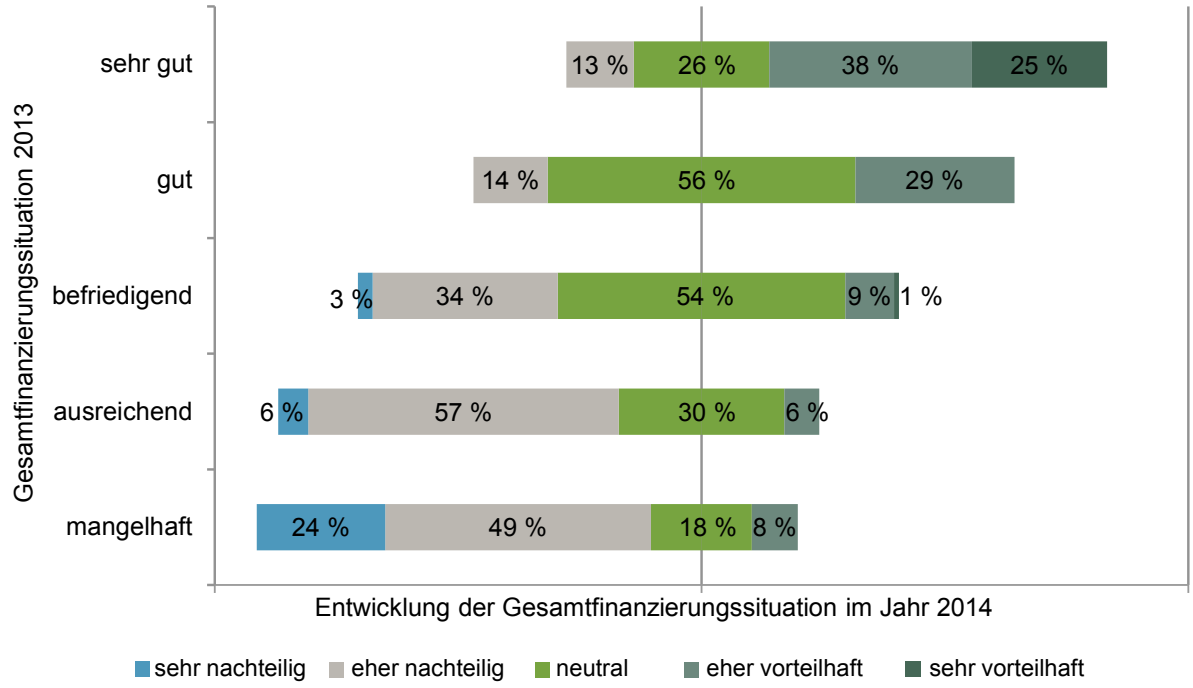
Mangelhafte Gesamtfinanzierungssituation vor allem in steuerschwachen Kommunen in Ostdeutschland

Aufgrund der Größenstruktur der Gemeinden in Ostdeutschland gehen Unterschiede zwischen Ost und West bei einer ganzen Reihe von Aspekten auch mit unterschiedlichen Ergebnissen nach Einwohnergrößenklassen einher. Bei der Einschätzung der Gesamtfinanzierungssituation ist das jedoch nicht der Fall, obwohl große Städte häufiger Probleme beim Haushaltsausgleich haben. Auch zwischen Landkreisen und Gemeinden unterscheiden sich die Einschätzungen nicht systematisch. Stattdessen wird jedoch eine deutliche Abhängigkeit von der Steuerkraft erkennbar. Steuerschwache Kommunen schätzen ihre Situation überwiegend (65 %) mangelhaft ein. Bei den steuerstarken Kommunen sehen sich dagegen nur 33 % in einer entsprechenden Lage. Bei etwa 18 % der Kommunen dieser Kategorie ist die Lage sogar gut bis sehr gut (4 % bei den steuerschwachen Kommunen).

Kleine ostdeutsche Gemeinden fallen 2014 noch weiter zurück

Aufgrund der dargestellten Zusammenhänge überrascht es nicht, dass auch die Perspektive für Ostdeutschland besonders negativ ausfällt. Mit 78 % ist der Anteil der Kommunen die eine nachteilige Entwicklung (24 % sehr nachteilig) erwarten, noch höher als bei der entsprechenden Betrachtung im KfW-Kommunalpanel 2012 (73 %).

Eine Zusammenschau der Einschätzungen für das Befragungsjahr und in der kurzfristigen Erwartung für 2014 zeigt: Eine schlechte Ausgangslage lässt nur im Ausnahmefall eine vorteilhafte Entwicklung erwarten.



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 22: Gesamtfinanzierungssituation 2013 und Ausblick 2014 (ungewichtet)

Insgesamt leicht zunehmende Disparitäten erkennbar

Auch die im Jahr 2013 erhobenen Daten bestätigen, dass sich die Kluft zwischen Kommunen mit guter und schlechter Finanzlage weiter öffnet. Das Auseinanderdriften kann vereinfacht mit Hilfe eines Index abgebildet werden, der sich aus den Angaben zur aktuellen und zur erwarteten Gesamtfinanzierungssituation zusammensetzt (vgl. Anmerkung zur Übersicht 2). Für das Jahr 2013 ergibt sich ein Mittelwert über alle teilnehmenden Kommunen von 0,325 (vgl. Übersicht 2). Seit 2011 ist der Abstand zwischen den Kommunen, die sich besser als der Durchschnitt entwickeln (D+) und denen, die sich schlechter entwickeln (D-), im Durchschnitt um 4 % gewachsen. Allerdings hat sich die Lage für beide Gruppen insgesamt leicht positiv verändert.

Jahr	Mittelwert Index über **alle** Kommunen D	Mittelwert Index über alle Kommunen, die sich **besser** als der Durchschnitt (Index > Mittelwert) entwickeln D+	Mittelwert Index über alle Kommunen, die sich **schlechter** als der Durchschnitt (Index < Mittelwert) entwickeln D-	Abstand zwischen D+ und D- (Disparität)
2011	0,299	0,482	0,146	0,336
2012	0,314	0,492	0,152	0,340
2013	0,325	0,504	0,155	0,349
Δ Gesamt	0,026	0,022	0,009	0,013

Anmerkung: Der Index setzt sich aus den Angaben zur aktuellen und zur erwarteten Gesamtfinanzierungssituation zusammen. Eine mangelhafte Finanzierungssituation verbunden mit einer sehr nachteiligen Entwicklung hat dabei den niedrigsten Wert. Eine sehr gute Situation mit sehr guter Perspektive wird entsprechend am höchsten bewertet. Die Verteilung der Kommunen entlang der möglichen Indexwerte auf der so konstruierten Skala von 0 bis 1 zeigt die bestehende Disparität. Die Betrachtung im Zeitverlauf zeigt, ob diese zu- oder abnimmt.

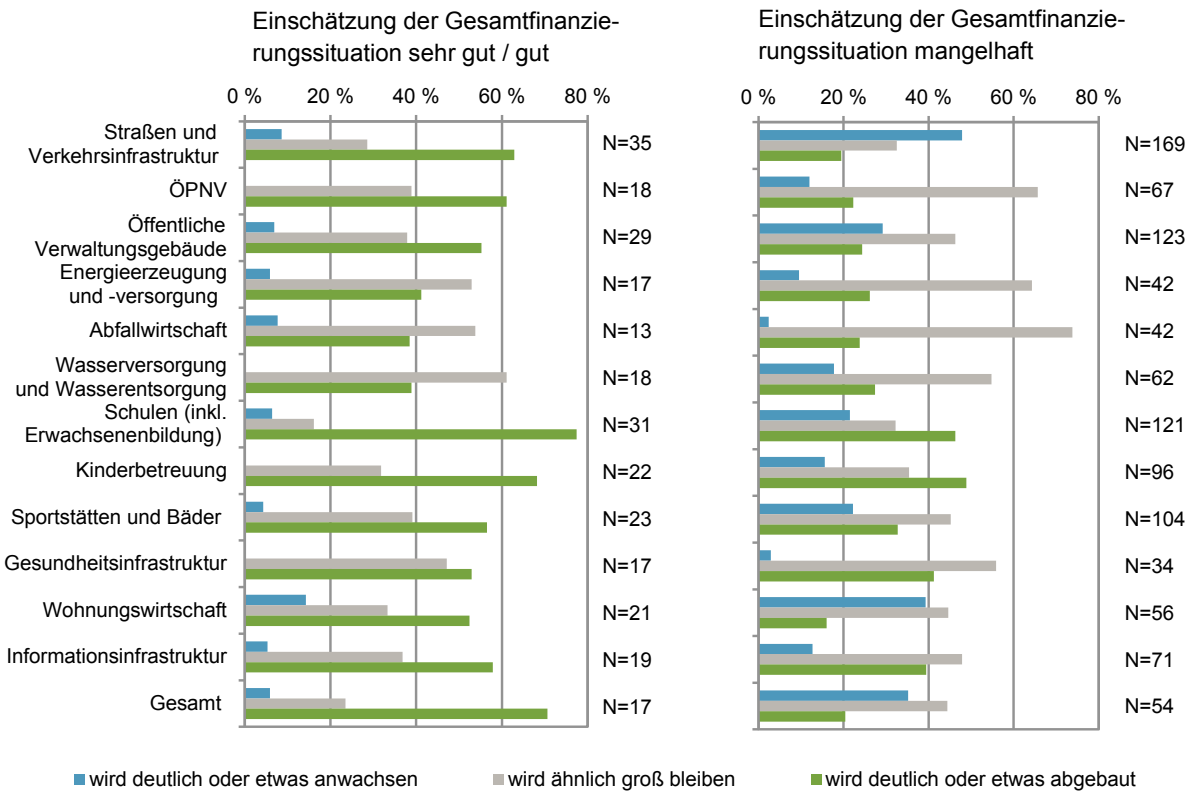
Übersicht 2: Leicht zunehmende Disparität 2011 bis 2013

Festzuhalten bleibt: Die finanzielle Lage der Kommunen ist unverändert durchwachsen und wird sich in absehbarer Zeit unter den bestehenden Rahmenbedingungen nicht grundsätzlich verbessern. Vor allem die Unterschiede zwischen den Kommunen bleiben bestehen und nehmen zukünftig eher noch weiter zu.[19]

Abbau Investitionsrückstand nur bei guter Gesamtfinanzierungssituation

Daraus ergeben sich auch Auswirkungen auf den weiteren Abbau des Investitionsrückstandes. Je besser die aktuelle Einschätzung der Gesamtfinanzierungssituation, desto eher wird ein Abbau des Investitionsstaus erwartet. Eine mangelhafte Finanzierungssituation hat dagegen einen geringeren Abbau, in einzelnen Infrastrukturbereichen sogar eine Zunahme des Investitionsrückstandes zur Folge. Am deutlichsten wird das im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur. Bei mindestens guter bzw. sehr guter Gesamtfinanzierungssituation gehen 63 % der Befragungsteilnehmer davon aus, den Rückstand reduzieren zu können (9 % Rückstand wächst). Bei den Kommunen in einer mangelhaften Gesamtfinanzierungssituation rechnet dagegen fast die Hälfte (48 %) mit einer weiteren Zunahme des Investitionsstaus. Ähnlich sehen die Ergebnisse für die Verwaltungsgebäude und den Bereich Wohnungswirtschaft aus. In den Bereichen Schulen (inkl. Erwachsenenbildung), ÖPNV sowie Sportstätten und Bäder werden die Möglichkeiten des Abbaus in einer guten finanziellen Lage ebenfalls vergleichsweise häufig hoch eingeschätzt (z. B. 77 % bei den Schulen). Allerdings wird in diesem Bereich auch bei einer mangelhaften Finanzierungssituation im Saldo eher eine Abnahme des Rückstandes erwartet.

[19] Im KfW-Kommunalpanel 2015 soll der Frage nach den Ursachen der wachsenden Disparitäten ausführlicher nachgegangen werden.



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 23: Entwicklung Rückstand nach Infrastrukturbereichen bei unterschiedlicher Gesamtfinanzierungssituation (ungewichtet)

Trotzdem ist deutlich erkennbar: Das Auseinanderdriften der Kommunen bei den finanziellen Parametern setzt sich beim Zustand der kommunalen Infrastruktur fort und verstärkt die zentrifugalen Kräfte zusätzlich.

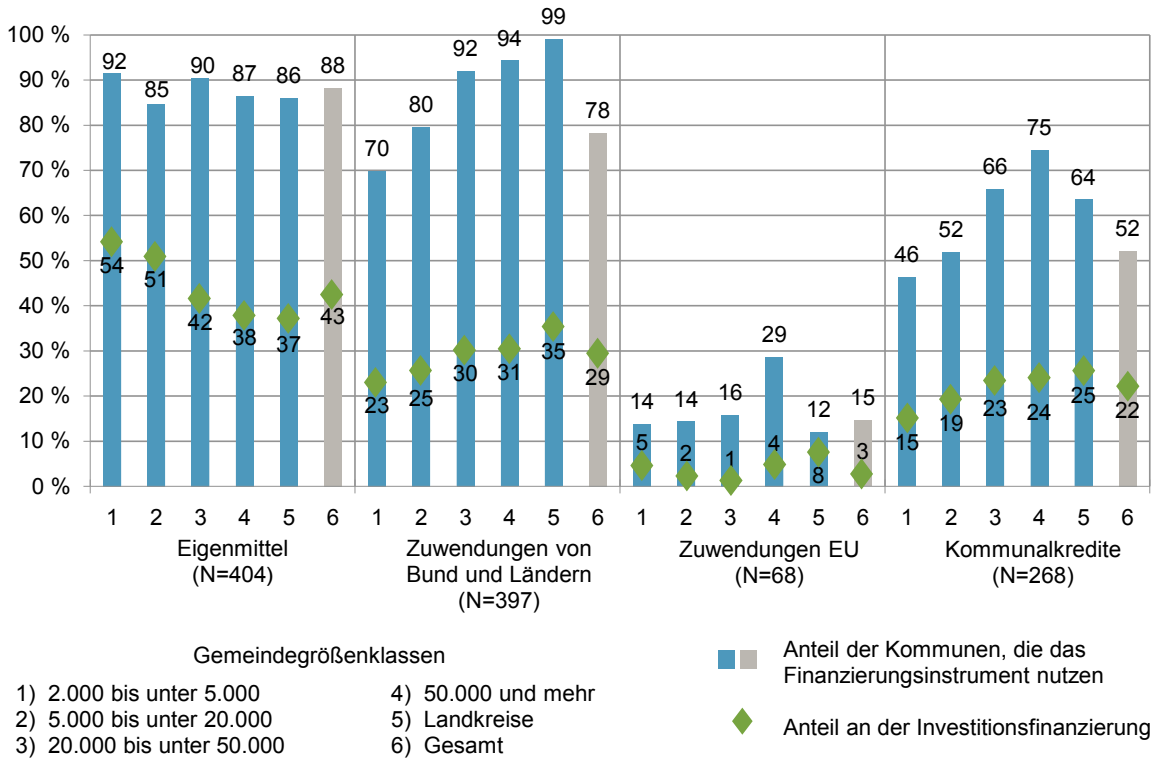
5. Gute Rahmenbedingungen zur Finanzierung von Investitionen

Die Befragung zum aktuellen KfW-Kommunalpanel bestätigt, was schon das KfW-Kommunalpanel 2012 sowie die KfW Blitzbefragung Kommunen gezeigt haben: Die Rahmenbedingungen für die Kreditaufnahme zur Finanzierung kommunaler Investitionen waren in den Jahren 2011, 2012 sowie zum Zeitpunkt der Befragung gut .[20]

5.1 Eigenmittel, Zuwendungen, Kredite – die drei Säulen der Kommunalfinanzierung

Steuerstarke Kommunen in Westdeutschland nutzen in besonderem Maß Kredite zur Finanzierung ihrer Investitionen. In Ostdeutschland werden häufiger Eigenmittel und Zuwendungen genutzt.

- Große Städte nutzen überdurchschnittlich häufig staatliche Zuwendungen
- Kommunalkredite insgesamt leicht rückläufig
- Andere Finanzierungsinstrumente, z. B. Anleihen und Schuldscheine, kaum genutzt



Anmerkung: Bei der Berechnung des durchschnittlichen Anteils eines Finanzierungsinstruments an der kommunalen Investitionsfinanzierung wurden alle Kommunen berücksichtigt, also auch diejenigen, die das jeweilige Finanzierungsinstrument nicht nutzen. Die Kategorie Gesamt (Gemeinden und Landkreise) wurde über das Investitionsvolumen in den Größenklassen und Landkreisen hochgerechnet.

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2014, durchgeführt vom Difu von September bis November 2013

Grafik 24: Einsatz von Finanzierungsinstrumenten und deren Anteil an der Investitionsfinanzierung (nach Gemeindegrößenklassen und Landkreisen)

[20] Vgl. KfW, 2013 sowie KfW, 2014.

Gegenüber der Vorjahresbefragung ist der Anteil der Kommunen, die Eigenmittel zur Finanzierung ihrer Investitionen einsetzen, wieder etwas gestiegen. Hochgerechnet auf alle Kommunen liegt dieser Anteil für 2013 bei 88 %. Im Jahr 2012 lag er bei 84 %. Zuwendungen von Bund und Ländern werden dagegen seltener genutzt als 2012 (Rückgang um zehn Prozentpunkte auf 78 %). Auch der Anteil der Kommunen, die ihre Investitionen über Kommunalkredite finanzieren, liegt mit 52 % niedriger als im Vorjahr (57 %).

Große Städte nutzen überdurchschnittlich häufig staatliche Zuwendungen

Bis auf eine Ausnahme greifen alle Landkreise unter den Befragungsteilnehmern auf Zuwendungen von Bund und Land zurück. 17 % der Gemeinden nutzen diese Mittel dagegen nicht. Allerdings sind es insbesondere die großen Städte, die besonders häufig (94 %) entsprechende Zuwendungen einsetzen (vgl. Grafik 24).

Auch bei den Zuwendungen der EU zeigt sich ein ähnliches Bild: Gegenüber den anderen Größenklassen greifen fast doppelt so viele große Kommunen darauf zurück (29 % bei den Städten mit mehr als 50.000 Einwohnern bzw. 14 bis 16 % in den anderen Größenklassen). Ein Grund ist dabei, dass die Zielstellungen der jeweiligen Förderkulissen besser auf die besonderen Problemlagen der großen Städte passen. Gleichzeitig sind hier die Voraussetzungen für die Durchführung geförderter Maßnahmen eher gegeben; durch vorhandene geeignete Trägerstrukturen, spezialisierte Kompetenzen in der Verwaltung und ein größeres Potenzial zur Einbindung engagierter Akteure.

Kommunalkredite leicht rückläufig

Ein Zusammenhang mit der Gemeindegröße besteht auch bei der Finanzierung mit Kommunalkrediten. Der entsprechende Finanzierungsanteil am gesamten Investitionsvolumen ist gegenüber dem Jahr 2012 bei den großen Städten (Rückgang 10 Prozentpunkte) und bei den Landkreisen (Rückgang 12 Prozentpunkte) besonders deutlich gesunken.

Im Zusammenhang mit der Frage, welche Rolle Kommunalkredite im Finanzierungsportfolio spielen können, ist der Ost-West-Vergleich besonders aufschlussreich. Die ostdeutschen Kommunen nutzen häufiger Eigenmittel (95 zu 87 %), Zuwendungen von Bund und Ländern (93 zu 86 %) sowie Zuwendungen der EU (39 zu 11 %). Dagegen liegen die westdeutschen Kommunen sehr deutlich bei der Investitionsfinanzierung mit Hilfe von Kommunalkrediten vorn (64 zu 35 %).

Die Zuwendungen der EU dienen außerdem in der Regel der Förderung strukturschwacher Regionen. Entsprechend sind es auch eher die steuerschwachen Kommunen (40 %) als die steuerstarken Gemeinden und Landkreise (10 %), die diese Mittel einsetzen. Kommunalkredite werden dagegen häufiger durch steuerstarke Kommunen (64 %) genutzt. Bei den steu-

erschwachen Befragungsteilnehmern machte nur jeder Dritte (31 %) eine entsprechende Angabe.

Anleihen, Schuldscheine und andere Finanzierungsinstrumente spielen in der kommunalen Praxis nach wie vor keine Rolle. Diese werden kaum genutzt. Damit bestätigen die aktuellen Befragungsdaten die Ergebnisse aus früheren Befragungsjahren. Die durch die KfW Blitzbefragung Kommunen im zweiten Halbjahr 2013 gestützte These, dass es ein zunehmendes Interesse an kommunalen Anleihen zur Finanzierung von Investitionen gibt, steht dazu allerdings nur scheinbar im Widerspruch. Bisher hat dieses wachsende Interesse einfach noch nicht zu einer tatsächlichen Nutzung in einer nennenswerten Anzahl von Kommunen geführt. Von den im KfW-Kommunalpanel 2014 erfassten Befragungsteilnehmern haben lediglich eine kleine Gemeinde mit weniger als 5.000 Einwohnern sowie ein Landkreis eine entsprechende Angabe gemacht.

5.2 Verschlechterung der Bedingungen zur Kreditaufnahme für große Städte

Die Kommunen nutzen die guten Rahmenbedingungen auf dem Kreditmarkt bisher nicht für eine deutliche Ausweitung ihrer Investitionstätigkeit.

- Kaum Bewegung bei Investitionen trotz höherer Eigenmittel
- Kommunen sehen 2014 wieder wachsenden Bedarf an Krediten

Kaum Bewegung bei Investitionen trotz höherer Eigenmittel

Die im Zusammenhang mit der Nutzung von Kommunalkrediten genannten Aspekte (vgl. Kapitel 5.1) lassen vermuten, dass Kommunalkredite in vielen Fällen fehlende andere Finanzierungsbestandteile ersetzen. Gleichzeitig können die Voraussetzungen zur Nutzung dieses Instruments nicht durch alle Kommunen gleichermaßen erfüllt werden.

Die Betrachtung der Anteile der verschiedenen Optionen an den damit finanzierten Investitionen lässt einen sinkenden Kreditanteil bei gleichzeitigem Anstieg der Eigenmittelanteile erkennen. Bei einem in etwa stabilen Investitionsniveau bedeuten die prozentualen Veränderungen auch einen tatsächlichen Anstieg oder Rückgang beim Finanzierungsvolumen. Es stehen also insgesamt mehr Eigenmittel zur Verfügung, die eingesetzt werden können. Gleichzeitig wird die Kreditfinanzierung insgesamt im Jahr 2013 zurückgefahren.

Das vor diesem Hintergrund nicht insgesamt mehr investiert wird, liegt an den unterschiedlichen Entwicklungsperspektiven der Kommunen. Insbesondere wenn der mit Kommunalkrediten finanzierte Anteil der Investitionen in den Kommunen mit besonders unzureichender Finanzausstattung sinkt, kann dies nur bedeuten, dass diese Kommunen ihre sinkenden Einnahmen nicht durch eine stärkere Kreditaufnahme substituieren können.

Besonders deutlich scheint dieses Problem bei den großen Städten zu sein. Hier ist der Anteil der Kreditfinanzierung gegenüber dem Jahr 2012 um 10 Prozentpunkte gesunken. Dazu

passt, dass sich die Bedingungen der Kreditaufnahme zur Finanzierung von Investitionen bei Städten mit mehr als 50.000 Einwohnern nach der Einschätzung der Befragten verschlechtert haben (6 % deutlich verschlechtert, 35 % leicht verschlechtert; vgl. Tabelle 25 im Anhang 2).

Bei den Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern haben sich die Bedingungen dagegen im Saldo eher verbessert (15 % leicht verbessert, 10 % deutlich verbessert). Systematische Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland oder nach der Steuerkraft sind dagegen nicht zu erkennen.

Kommunen sehen 2014 wieder wachsenden Bedarf an Krediten

Trotz dieser Einschätzung gehen 38 % der teilnehmenden Kommunen davon aus, dass der Anteil der Kommunalkredite an der Investitionsfinanzierung im Jahr 2014 eher wieder größer wird. Dagegen erwarten nur 21 % einen rückläufigen Anteil. Allerdings ist die Entwicklung in Ost- und Westdeutschland unterschiedlich. In Ostdeutschland erwarten 44 % der Gemeinden einen sinkenden Anteil (25 % steigend). In Westdeutschland gehen dagegen 39 % von einer Zunahme aus (20 % Rückgang).

6. Fazit

Investitionsrückstand wieder etwas gesunken; dennoch keine Entwarnung

Der Investitionsrückstand ist seit der Erstauflage des KfW-Kommunalpanels im Jahr 2009 erstmals wieder gesunken, von 128 Mrd. EUR im Jahr 2012 auf 118 Mrd. EUR im Jahr 2013. Aus den Einschätzungen der Befragten ist eine gewisse Entspannung zu erkennen. Ein Zusammenhang mit der leicht gestiegenen Investitionstätigkeit ist nahe liegend. Wichtig zu wissen: Bei der Bezifferung des Investitionsrückstands spielen subjektive „Dringlichkeitseinschätzungen“ und Zukunftserwartungen eine wichtige Rolle, die sich vermutlich gegenüber dem Vorjahr zum Positiven verändert haben. So gehen die Kommunen insgesamt davon aus, dass in den nächsten fünf Jahren der Investitionsstau zumindest etwas aufgelöst werden kann – mit Ausnahme des Bereichs Straßen und Verkehr.

Die subjektive Wahrnehmung der Befragten gibt jedoch noch keinen Anlass zur Entwarnung: von 2012 auf 2013 ist der Anteil der Kommunen, die einen mindestens nennenswerten Rückstand in verschiedenen Infrastrukturbereichen vermelden, noch gestiegen. Das betrifft insbesondere die großen Investitionsfelder; also auch die Schulen (inkl. Erwachsenenbildung).

Trendwende im Bereich Kinderbetreuung

Einzig im Bereich Kinderbetreuung scheint eine wirkliche Trendwende geschafft. Die durch das Kinderförderungsgesetz seit 2008 normierten Aktivitäten zum Ausbau der Kinderbetreuung zeigen offensichtlich Wirkung. Zwar hat die Höhe der erforderlichen Investitionen zum Abbau des noch vorhandenen Investitionsrückstands absolut noch nicht wirklich abgenommen. Dennoch hat sich die Wahrnehmung des Rückstands deutlich verbessert. Fast drei von vier Kommunen sprechen inzwischen davon, dass bei ihnen kein oder nur noch ein geringer Rückstand bestünde. Ebenso optimistisch sind die Erwartungen bei denjenigen, die noch einen Rückstand abzubauen haben. Eine deutliche Mehrheit glaubt, dass das in den nächsten Jahren gelingen kann.

Wieder in den Blickpunkt gerückt: Sportstätten und Bäder

Der Investitionsrückstand bei den Sportstätten und Bädern rückt stärker ins Blickfeld der Kommunalverantwortlichen. In diesem Bereich ist der wahrgenommene Rückstand gegenüber der Vorjahresbefragung am stärksten gewachsen. Insbesondere in den westdeutschen Bundesländern zeigt sich eine stärkere Problemwahrnehmung; hier sind die Zahlen vergleichsweise stark gestiegen. Die Problemsicht spiegelt sich auch darin wider, dass die geplanten Investitionen für 2014 gegenüber 2013 deutlich ansteigen und mit ca. 2 Mrd. EUR voraussichtlich etwa 50 % höher liegen werden als im Vorjahr.

Sorgenkind „Straßen und Verkehr“

Im Bereich Straßen und Verkehr ist der Investitionsstau in den Kommunen am höchsten. Der Anteil der Kommunen, die einen Rückstand wahrnehmen, ist hier gegenüber dem Vorjahr weiter gestiegen. Obwohl der Investitionsrückstand in diesem Bereich in absoluten Zahlen sogar reduziert werden konnte, sind die Erwartungen unverändert pessimistisch. Während in allen anderen kommunalen Aufgabenfeldern die Kommunen tendenziell Hoffnung haben, den Investitionsstau zumindest etwas reduzieren zu können, ist das bei der Straßen- und Verkehrsinfrastruktur anders. Hier wird eine weitere Zunahme erwartet, in den ostdeutschen Bundesländern noch stärker als in Westdeutschland. Und dieses Bild ergibt sich, obwohl im Jahr 2013 von den Kommunen bereits etwa eine Milliarde EUR mehr im Bereich Straßen und Verkehr investiert wurde als im Vorjahr. Offensichtlich ist der wahrgenommene Investitionsrückstand so hoch und der Zustand der Infrastruktur so schlecht, dass selbst das noch nicht für eine Trendwende ausreicht. Der Investitionsrückstand spiegelt sich insbesondere beim Straßenbelag und beim Unterbau – obwohl darauf bereits fast zwei Drittel des Investitionsvolumens entfallen – sowie bei Brücken und Unterführungen wider.

Kostenorientierte Ziele haben bei den Straßenbauinvestitionen Vorrang, lassen sich aber oft nicht realisieren

Fast alle Kommunen wollen – unabhängig von der Größe oder Finanzlage – Investitionen im Straßenbau so realisieren, dass genügend in die Erhaltung der Infrastruktur fließt und dass die mittel- und langfristigen Folgekosten minimiert werden. Es gelingt aber häufig nur den finanzstarken Kommunen mit guter Haushaltslage, diese Ziele auch umzusetzen. Umgekehrt wirkt sich eine schlechte Haushaltslage deutlich negativ auf die Möglichkeiten aus, notwendige Investitionen etwa zum Erhalt der Straßeninfrastruktur oder zur Vermeidung von Folgekosten tätigen zu können – letztlich mit der Folge, dass sich der Investitionsrückstand und die finanziellen Lasten weiter erhöhen. Das führt auch zu folgendem Dilemma: Häufig wird in den benachteiligten Kommunen ähnlich viel in den Straßenbau investiert wie in Kommunen mit guter Haushaltslage. Aufgrund des vergleichsweise hohen Investitionsrückstands und der maroden Infrastruktur ist das etwa gleiche Investitionsvolumen im Bereich Straßen und Verkehr aber weitaus weniger ausreichend als in Gemeinden oder Kreisen, denen es gelingen konnte, ihre Infrastruktur in der Vergangenheit „in Schuss“ zu halten.

Unzureichender Finanzrahmen größtes Hemmnis im Straßenbau

Um in ausreichendem Umfang Erhaltungsinvestitionen tätigen zu können, fehlen den betroffenen Kommunen – oft sind es größere Städte und Gemeinden – ausreichende Eigenmittel. Noch mehr fehlen ihnen aber Spielräume, Maßnahmen über Kredite finanzieren zu können. Nicht selten setzt die Kommunalaufsicht – u. U. aus guten Gründen – einen Deckel auf die Möglichkeiten zur Kreditaufnahme. Dies hindert die Kommunen aber letztlich daran, mit-

tel- und langfristig wirtschaftlicher zu agieren. Bei möglichen Investitionen zur Senkung der Folgekosten (z. B. Sanierungen, die schon auf kurze Sicht die Aufwendungen zum Unterhalt reduzieren) wird oft das Fehlen entsprechender Fördermöglichkeiten beklagt. Aber nicht nur der ungenügende Finanzrahmen erweist sich häufig als Hemmnis, zukunftsorientiert investieren zu können. Unzureichende Personalausstattung in den Straßenbauämtern, fehlende Kenntnisse alternativer Finanzierungsformen (und teilweise auch fehlende politische Akzeptanz) tun ihr Übriges.

Straßenbauinvestitionen zur Erhöhung der Stadt- und Raumqualität

Die eigentlichen Ziele von Investitionen im Bereich Straßen und Verkehr liegen in der Verbesserung der Stadt- und Raumqualität: Erhöhung der Stadtraum- und Wohnortqualität, Veränderung des Modal Split in Richtung nachhaltiger Mobilität, Optimierung von Verkehrsflüssen und eine Reduzierung von Staus, Erhöhung der Standortattraktivität für Unternehmen oder die Realisierung notwendigen Rückbaus. Während bei den kostenorientieren Zielen zwischen den Kommunen große Einhelligkeit über deren hohe Bedeutung besteht, ist es bei den „qualitätsorientierten“ Zielen anders; hier unterscheiden sich die Einschätzungen sehr, abhängig vom Problemdruck und den Leitbildern der Stadtentwicklung. So sind beispielsweise große Städte durch das hohe und weiter wachsende Verkehrsaufkommen spezifischen Belastungssituationen ausgesetzt (Lärm, niedrige Luftqualität, Staus usw.). Aber häufig gelingt es dort nur sehr begrenzt, durch entsprechende Investitionen Abhilfe zu schaffen. Auch hierbei sind es vielfach finanzielle Hinderungsgründe und eine unzureichende Personalausstattung, die wesentliche Hemmnisse darstellen.

Finanzielle Lage uneinheitlich

Die amtliche Kassenstatistik weist darauf hin, dass sich die kommunale Finanzlage gegenüber 2012 nicht weiter entspannt hat. Zumindest in der Gesamtbetrachtung wurde jedoch noch ein leicht positives Ergebnis erreicht. Auch hat sich der Anstieg der Kassenkredite etwas abgebremst. Wie bereits in den Vorjahren verbergen sich dahinter allerdings sehr unterschiedliche Haushaltslagen und Entwicklungen. Die Zahl der Gemeinden und Kreise, die für 2013 ein ausgeglichenes Haushaltsergebnis erwarten (ohne die Aufnahme von Kassenkrediten) sinkt wieder. Immer mehr Kommunen insbesondere aus den westdeutschen Bundesländern stehen vor dem Problem, dass die Aufwendungen die Erträge übersteigen. Damit steigt auch die Zahl der Städte und Gemeinden, die Haushaltssicherungskonzepte vorlegen müssen. Außerdem geht eine Reihe dieser Kommunen davon aus, ihre (bisher meist niedrigen) Kassenkreditbestände ausweiten zu müssen.

Weitere Zunahme der Disparitäten

Die Disparitäten zwischen Kommunen mit vergleichsweise guter und schlechter Finanzlage nehmen auch 2013 weiter zu – nimmt man die Einschätzungen der Haushaltsverantwortlichen zum Maßstab. Diejenigen die heute schon mit großen Haushaltsproblemen zu kämpfen haben, erwarten zum großen Teil eine weitere Verschlechterung der Lage. Umgekehrt sind die Erwartungen für die nächsten Jahre bei den finanzstarken Kommunen tendenziell positiv. Das Auseinanderdriften der Kommunen bei der Finanzlage setzt sich nach deren Einschätzung auch beim Zustand der kommunalen Infrastruktur fort und verstärkt die zentrifugalen Kräfte zusätzlich.

Man kann die subjektive Sicht nicht als Lamento abtun. Auch die „harten" Haushaltsdaten bestätigen die Entwicklung hin zu wachsenden Disparitäten. So steigen beispielsweise die Kassenkredite insbesondere dort weiter, wo bisher schon vergleichsweise hohe Bestände vorliegen. Abgebaut wird dagegen dort, wo der Kassenkreditbestand bisher schon niedrig war. Offensichtlich zeigen die kommunalen Unterstützungs- oder Entschuldungsprogramme der Länder in der kurzen Zeit noch nicht die gewünschte Wirkung – was aber auch kaum zu erwarten war.

Finanzierungssituation weiter gut mit leichten Eintrübungen; die Bedeutung von Kommunalkrediten wächst wieder

In die subjektive Einschätzung der Gesamtfinanzierungssituation geht sicherlich auch die Wahrnehmung der Lage auf dem Kommunalkreditmarkt ein. Da die Zinsen für Kommunalkredite nach wie vor um den historischen Tiefststand pendeln und damit die Zinsbelastung der kommunalen Haushalte im Vergleich zum Zeitraum bis 2008 deutlich geringer geworden ist, wird sich dies in der Beurteilung der finanziellen Lage vermutlich positiv auswirken. Kommunen, die bereits vergleichsweise hohe Schulden haben und deren Strukturschwäche weiter eine dauerhafte Last darstellt – insbesondere Großstädte –, sprechen allerdings tendenziell von einer Verschlechterung der Kreditaufnahmebedingungen. Dies ist deswegen von Bedeutung, weil der Anteil der Kredite an der kommunalen Investitionsfinanzierung nach Einschätzung der Befragten 2014 wieder ansteigen wird – also eine schnelle Umkehr der Entwicklung im Vorjahr, als der Anteil der Eigenmittel gestiegen und der Anteil der Kommunalkredite rückläufig war.

Ausblick

Die verschiedenen Analysen zeigen deutlich, dass die Kommunen, die seit Jahren große finanzielle Probleme haben, oft auch eine ausgeprägte Strukturschwäche und negative Entwicklungsperspektiven haben. Sie müssen häufig mit einem großen Investitionsrückstand umgehen, sodass sie eigentlich wesentlich mehr investieren müssten als andere, was aber meist schon am Veto der Kommunalaufsicht scheitert. Perspektivisch wird ein Ansteigen der

Zinsen Kommunen mit hohen Kassenkreditbeständen wegen der kurzen Bindungsfristen zusätzlich überdurchschnittlich belasten.

Dieses Resümee muss nachdenklich stimmen, weil Bund und Länder die Kommunen stärker als in der Vergangenheit bei ihren Konsolidierungsbemühungen unterstützen. Der Bund entlastet die Gemeinden und Kreise weiter bei den Sozialausgaben und die neue Bundesregierung hat angekündigt, zusätzliche Mittel einsetzen zu wollen, um den Verfall der öffentlichen, also auch der kommunalen Infrastruktur aufzuhalten. Die Mehrzahl der Flächenländer hat inzwischen Landesprogramme zur Förderung des Haushaltsausgleichs und Schuldenabbaus für notleidende Kommunen aufgesetzt. Aber offensichtlich reichen die aktuellen Entlastungen noch nicht aus und es sind auch gelinde Zweifel angebracht, ob die weiteren Zusagen – so sie denn in absehbarer Zeit realisiert werden – eine wirkliche Trendwende bei den finanzschwachen und hochverschuldeten Kommunen bewirken können. Verschiedene empirische Indizien weisen darauf hin, dass Haushaltskonsolidierung zu häufig auf Kosten von Zukunftsinvestitionen geht. Wenn der Schuldenabbau dazu führt, dass zu wenig in die Infrastruktur investiert wird, Schulen nicht saniert werden, die Folgekosten bei den Straßen immer höher werden, Energie verschwendet und an überkommenen Infrastrukturen festgehalten wird, dann fällt das gerade den notleidenden Kommunen auf die Füße. Wenn so am Personal gespart wird, dass sinnvolle und strategisch notwendige Maßnahmen gar nicht mehr geplant und umgesetzt werden können, dann ist das zweifellos der falsche Weg.

Das Auslaufen des Solidarpakts II oder die Schuldenbremse in den Ländern wird in Teilen der Republik voraussichtlich zu einem Rückgang der Zuweisungen führen. Der zusätzlich entstehende Konsolidierungsdruck könnte – eventuell in Verbindung mit der angestrebten Reform des innerdeutschen Finanzausgleichs – auch zu nächsten Schritten in Richtung einer Gemeindefinanzreform führen. Ziel müsste es sein, die Vermögenssituation (Bestände) und Haushaltslage (Einnahmen und Ausgaben) der meisten Kommunen auf absehbare Zeit nachhaltig, effizient und effektiv zu gestalten. So könnten die Kommunen die Lasten, die noch verstärkt auf sie zukommen (demografischer Wandel, Energiewende usw.) zunehmend eigenverantwortlich angehen.

Dafür braucht es einen übergreifenden Konsens zwischen Bund, Ländern und Kommunen. Dabei geht es weniger um den Umfang der benötigten Mittel und Unterstützungsmaßnahmen – diese sollten aufzubringen sein, da sich die kommunale Verschuldung (Kernhaushalte) auf rund 5 % des BIP beläuft. Vielmehr sollte in einer Zukunftsallianz eine Verständigung darüber erzielt werden, welche Ziele, welches Knowhow, welche Instrumente und – dann erst – welche Mittel und Finanzierungswege anzustreben sind, um durch eine strategische Infrastrukturoffensive die Daseinsvorsorge langfristig wirtschaftlich, qualitätsvoll und nachhaltig sichern zu können. Solange kreditfinanzierte Investitionen nur in der Privatwirtschaft ein Zeichen für den Aufschwung und für Prosperität sind und in den Kommunen ausschließlich

der Schuldenabbau zum Maßstab der Zukunftsfähigkeit gemacht wird, solange wird es nicht gelingen, den Investitionsstau ab- und die kommunale Infrastruktur bedarfsgerecht umzubauen.

Literatur

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), 2011: INKAR 2011. Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung in Deutschland und in Europa. CD-ROM. Bonn, Berlin.

BMFSFJ, 2013: Vierter Zwischenbericht zur Evaluation des Kinderförderungsgesetzes, Berlin, Online: http://www.bmfsfj.de/RedaktionBMFSFJ/Broschuerenstelle/Pdf-Anlagen/Kif_C3_B6G-Vierter-Zwischenbericht-zur-Evaluation-des-Kinderf_C3_B6rderungsgesetzes,property=pdf,bereich=bmfsfj, sprache=de,rwb=true.pdf

Böttcher, F., 2014: Geht die Schere zwischen reichen und armen Kommunen auseinander? – Gemeindliche Steuerkraftdisparitäten im Ländervergleich, Der Gemeindehaushalt, Heft 1/2014.

Burth, A., Geißler, R., Gnädinger, M. und D. Hilgers, 2013: Kommunaler Finanzreport 2013, BertelsmannStiftung, Gütersloh.

Der Neue Kämmerer, 2013: Kommunalfinanzierung unter Druck-Ergebnisse der DNK-Kämmererbefragung 2013, Sonderpublikation, Frankfurt am Main.

Destatis, 2013a: Finanzen und Steuern – Rechnungsergebnisse der Kernhaushalte der Gemeinden und Gemeindeverbände 2011, Fachserie 14 Reihe 3.3, Stand: 13.8.2013.

Destatis, 2013b: Finanzen und Steuern – Vierteljährliche Kassenergebnisse, Kernhaushalte, Länder und Gemeinden / Gemeindeverbände, 1.–4. Vierteljahr 2012 einschließlich Auslaufperiode, Stand: 2.8.2013.

Destatis, 2014a: Kommunen erzielten im Jahr 2013 einen Überschuss von 1,1 Milliarden Euro, Pressemitteilung vom 21.3.2014 – 109/14.

Destatis, 2014b: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen – Inlandsproduktsberechnung, Detaillierte Jahresergebnisse 2013, Stand: 5.3.2014.

Deutscher Landkreistag (DLT): Vor Weichenstellung in die Zukunft: Kreisfinanzen 2012/2013, Der Landkreis – Zeitschrift für kommunale Selbstverwaltung, Juli / August 2013.

Deutscher Städtetag (DST), 2013: Gemeindefinanzbericht 2013.

Deutscher Städtetag (DST), 2013: Mindestfinanzausstattung statt Nothaushalt – Schlaglichter aus dem Gemeindefinanzbericht 2013 des Deutschen Städtetages.

ErnstYoung, 2013: Kommunen in der Finanzkrise: Status quo und Handlungsoptionen – EY Kommunenstudie 2013.

Junkernheinrich, M., Korioth, S., Lenk, T., Scheller, H. und M. Woisin (Hrsg.): Jahrbuch für öffentliche Finanzen 2013, Berlin 2013.

KfW-Kommunalpanel 2012, Berlin, Bearbeiter: Grabow, B., Eberlein,M., Seidel-Schulze, A. und S. Schneider.

KfW, 2014: KfW Blitzbefragung Kommunen 2. Halbjahr 2013, Berlin, Bearbeiter: Schneider, S.

Kunert, U. und H. Link, 2013: Verkehrsinfrastruktur: Substanzerhaltung erfordert deutlich höhere Investitionen, in: DIW (Hrsg.), 2013: Investitionen für mehr Wachstum – Eine Zukunftsagenda für Deutschland, DIW-Wochenbericht 26/2013, Berlin, Online: http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.423458.de/13-26.pdf (Abruf 17.3.2014).

Prognos, 2013: Prognos Zukunftsatlas 2013 – Deutschlands Regionen im Zukunftswettbewerb. Berlin, Bremen, Düsseldorf.

Reidenbach, M. und B. Grabow et al., 2008: Investitionsrückstand und Investitionsbedarf der Kommunen: Ausmaß, Ursachen, Folgen, Strategien, Edition Difu, Berlin, Bd. 4.

Rietzler, K., 2014: Kommunales Eigentum: 42 Mrd. EUR Substanzverlust seit 2003, Pressemeldung des IMK vom 6.3.2014, Online: http://www.boeckler.de/2728_46123.htm (Abruf 17.3.2014).

Statistisches Bundesamt, 2012: Gemeindeverzeichnis, Gemeinden in den Ländern nach Einwohnergrößenklassen, Gebietsstand: 31.12.2011, Erscheinungsmonat: Oktober 2012.

Statistisches Bundesamt, 2013: Regionaldatenbank Deutschland. GENESIS. Tabellencode 356-11-5 (Realsteuervergleich – Jahressumme). Regionale Tiefe: Gemeinden, Samt- / Verbandsgemeinden (www.regionalstatistik.de, Abruf 9.12.2013).

Anhang 1: Methoden

Gegenstand der Erhebung und Erkenntnisziele

Der Fragebogen für das KfW-Kommunalpanel 2014 enthielt aus Gründen der Vergleichbarkeit in großen Teilen die Themenblöcke und Fragen der Vorjahresbefragungen, ein ergänzender Fragenkomplex beschäftigte sich mit den Erfordernissen der Anpassung bei Straßen und Verkehrsinfrastruktur (vgl. Fragebogen im Anhang). Folgende Themenkomplexe wurden dabei näher untersucht:

- Investitionen, darunter Investitionsbereiche und -rückstand
- Investitionsfinanzierung und Kassenkredite
- Finanzielle Lage der Kommunen
- Finanzierungsbedingungen
- Investitionen in Straßen und Verkehrsinfrastruktur (Zusatzmodul)

Umfragedesign, Erhebungsgesamtheit und Adressaten

Für die Befragung wurde ein standardisierter Fragebogen entwickelt und mit dem Auftraggeber, der KfW Bankengruppe, dem wissenschaftlichen Beirat des Projekts (Prof. Dr. Martin Junkernheinrich / Technische Universität Kaiserslautern und Prof. Dr. Thomas Lenk / Universität Leipzig) und den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt. Der Fragebogen wurde gegenüber dem Vorjahr deutlich gekürzt und umfasste sechs Seiten mit insgesamt 15 Fragen.

Die Befragung wurde postalisch – wahlweise papierlos mittels pdf-Formular – durchgeführt. Damit wurde die Systematik der Vorjahresbefragungen erhalten. Zudem hat sich diese Methode gegenüber anderen Befragungsformen (z. B. Online-Survey) bei einem so komplexen Fragebogen wie diesem, für die Beantwortung als die geeignetste erwiesen.

Die Erhebungsgrundgesamtheit umfasste – wie auch bei der Vorjahresbefragung – alle Städte und Gemeinden mit mehr als 2.000 Einwohnern sowie alle Landkreise. Auf eine Befragung der Stadtstaaten wurde verzichtet, da die Strukturen und damit die zu erwartenden Angaben nicht vergleichbar sind. Befragt wurden schließlich (vgl. Tabelle A 1).

- alle Groß- und Mittelstädte mit mehr als 20.000 Einwohnern (Vollerhebung),
- eine nach Einwohnergröße geschichtete Stichprobe aus Städten mit 2.000 bis 20.000 Einwohnern sowie
- alle Landkreise.

Tabelle A 1: Grundgesamtheit, Stichprobe und Rücklauf 2013

Gemeindegrößenklassen/ Einwohner und Landkreise	Grundgesamtheit 2012*	Brutto-Stichprobe 2013	Rücklauf 2013 absolut	Rücklauf 2013 in Prozent
2.000 bis unter 20.000	4.503	1.200	204	17 %
20.000 bis unter 50.000	496	496	118	24 %
50.000 und mehr	189	189	56	30 %
Landkreise	293	293	101	34 %
Summe	5.481	2.178	479	22 %

*Quelle: Statistisches Bundesamt (2012) Gemeindeverzeichnis, Gemeinden in den Ländern nach Einwohnergrößenklassen, Gebietsstand: 31.12.2011, Erscheinungsmonat: Oktober 2012

Die Befragung wurde in einem zwölfwöchigen Zeitraum vom September bis November durchgeführt. Adressaten der Umfrage waren jeweils die Kämmerer bzw. Finanzverantwortlichen der Städte, Gemeinden und Landkreise.

Die Aussagen und Ergebnisse sind trotz des gegenüber dem Vorjahr leicht geringeren Rücklaufs belastbar und repräsentativ. Dies gilt auch für Vergleichsuntersuchungen nach Gemeindegrößenklassen. Die 204 vertretenden Städte und Gemeinden mit 2.000 bis 20.000 Einwohnern repräsentieren etwa 5 % aller Städte dieser Größenklasse in Deutschland, die Mittel- und Großstädte (Vollerhebung) werden von einem Viertel bzw. knapp einem Drittel aller dieser Städte repräsentiert. Die Verteilung der Kommunen in der Stichprobe nach Bundesländern und Gemeindegrößen entspricht weit gehend der Verteilung in der Grundgesamtheit aller Städte und Gemeinden.

Erfassung, Aufbereitung und Auswertung der Daten

Nach Abschluss der Befragung wurden die Fragebögen elektronisch erfasst und die Daten auf Plausibilität geprüft. Zudem wurden die numerischen Angaben (Angaben in EUR und Prozentwerte) Extremwert- und Ausreißertests unterzogen. Für weiter gehende Analysen wurden – wie in den Vorjahren –Strukturvariablen ergänzt.

- Einwohnergrößenklasse
- Regionale Lage in Ost- und Westdeutschland
- Steuerkraft
- Bevölkerungsentwicklung
- „Zukunftsfähigkeit“.

Übersicht Strukturvariablen

Einwohnergrößenklasse
Für die Berücksichtigung der Gemeindegröße wurden vier Klassen gebildet (GKL): GKL 1: Gemeinden mit 2.000 bis unter 5.000 Einwohnern, GKL 2: Gemeinden mit 5.000 bis unter 20.000 Einwohnern, GKL 3: Gemeinden mit 20.000 bis unter 50.000 Einwohnern, GKL 4: Mittlere – und Großstädte mit >= 50.000 Einwohnern.

Bevölkerungsentwicklung
Die Bevölkerungsentwicklung wurde für die kreisfreien Städte und Landkreise durch zwei Strukturmerkmale beschrieben: zum einen die Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 2004–2009 und zum anderen die Prognose bis 2025. (BBSR 2011). Für kreisangehörige Städte und Gemeinden konnte das Merkmal nicht abgebildet werden, da die entsprechenden Daten nicht verfügbar waren.

Steuerkraft
Zur Berechnung der Steuerkraft wurden Daten des Realsteuervergleichs des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2011 verwendet (Statistisches Bundesamt 2013). Die Variable „Steuerkraft“ setzt sich zusammen aus den Pro-Kopf-Einnahmen aus Grundsteuer, den Gemeindeanteilen an Einkommenssteuer und Umsatzsteuer sowie den Gewerbesteuereinnahmen abzüglich Umlage. Basierend auf den Pro-Kopf-Einnahmen wurden die Gemeinden den Kategorien „geringe Steuerkraft“ (weniger als 80 % der durchschnittlichen Pro-Kopf-Einnahmen) „hohe Steuerkraft“ (mehr als 120 % der durchschnittlichen Pro-Kopf-Einnahmen) und „mittlere Steuerkraft“ (für die übrigen Werte) zugeordnet. Für die Landkreise wurde eine solche Betrachtung nicht vorgenommen, da deren Einnahmen eine andere Struktur aufweisen.

„Zukunftsfähigkeit“
Die Daten für „Zukunftsfähigkeit“ („Stärke“ und die „Dynamik“) einer Kommune sind dem Zukunftsatlas (Prognos 2013) entnommen. Darin werden Daten für kreisfreie Städte und Landkreise in den Bereichen Demografie, Arbeitsmarkt, Soziale Lage und Wohlstand sowie Wettbewerb und Innovation untersucht. Der Index „Stärke“ beschreibt die Standortstärke einer Kommune bspw. im Hinblick auf Kaufkraft, Arbeitsplatzdichte und BIP je Beschäftigten. Der Index „Dynamik“ beschreibt Veränderungen im Zeitablauf, beispielsweise hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung, Veränderung der Arbeitsplatzdichte und Veränderungen des BIP. Für kreisangehörige Städte und Gemeinden konnte das Merkmal nicht abgebildet werden, da entsprechende Daten nicht verfügbar sind.

In der Analyse wurde bei allen relevanten Fragen geprüft, ob sich das Antwortverhalten der Städte und Gemeinden nach einzelnen Strukturmerkmalen unterscheidet. Auf signifikante Unterschiede wird im Text eingegangen.

Hochrechnungsmethodik

Die Hochrechnungen für Investitionsvolumina und Investitionsrückstand beziehen sich immer auf Städte, Gemeinden (mit mehr als 2.000 Einwohnern) und Landkreise insgesamt. Die Hochrechnungsmethode basiert auf den Pro-Kopf-Mittelwerten der einzelnen Größenklassen je Investitionsbereich. Die mittleren Pro-Kopf-Investitionen wurden dazu jeweils mit der Einwohnerzahl der Kommunen der entsprechenden Kategorie (Größenklasse oder Landkreise) in Deutschland multipliziert.

Nicht alle Kommunen, die an der Befragung teilgenommen haben, haben auch Angaben zu ihren Investitionen oder den Investitionsrückständen in den einzelnen Bereichen gemacht. Es ist nicht auszuschließen, dass das unterschiedliche Antwortverhalten zu Verzerrungen in den Ausgangsdaten führt, die durch die Hochrechnung verstärkt werden.

Zur Einordnung der Ergebnisse

Im Unterschied zu anderen Studien, die den kommunalen Investitionsrückstand thematisieren[21], basiert der im KfW-Kommunalpanel ermittelte Investitionsrückstand[22] auf Einschätzungen der Befragten. Nicht alle Kommunen besitzen dazu belastbare Zahlen. Trotzdem hat die gewählte Vorgehensweise einen großen Vorteil: Die Befragten berücksichtigen bei ihren Angaben unter anderem auch aktuelle Schwerpunkte der politischen Diskussion, beispielsweise zu Themen wie Energiewende oder Inklusion sowie veränderte Bedarfsstrukturen, z. B. im Zusammenhang mit der Informationsinfrastruktur, lange bevor diese in Gesetzen und Normen ihren Niederschlag finden. Andere Aspekte wie z. B. veränderte Standards bei der kommunalen Infrastruktur oder der demografische Wandel fließen ebenfalls in die Einschätzung mit ein. Es ist anzunehmen, dass dabei auch zukünftige Entwicklungen vorweggenommen werden. In den Angaben steckt insofern ein gewisser Anteil an „befürchtetem" Investitionsstau, der noch nicht real ist, sich aber bereits deutlich abzeichnet.

Damit geben die Befragungsergebnisse nicht nur Hinweise darauf, in welchen Bereichen bereits ein Investitionsstau besteht. Insbesondere die Veränderungen im Zeitverlauf zeigen, wo sich politische und gesellschaftliche Schwerpunkte verändern und in welchen Bereichen durch gezielte zusätzliche Investitionen eine drohende Zunahme des Investitionsrückstandes abgemildert werden konnte.

Darüber hinaus ermöglichen die Befragungsdaten die Suche nach Zusammenhängen und geben Hinweise auf Ursache-Wirkungs-Beziehungen. Ein Nachteil ist mit dieser Vorgehensweise jedoch auch verbunden: Einschätzungen geben die Realität mit einer gewissen Unschärfe wieder. Insbesondere quantitative Bewertungen sind schwierig und können trotz unveränderter Sachlage zu Schwankungen beim Ergebnis führen. Aus diesem Grund werden im Bericht qualitative Einschätzungen und quantitative Bewertungen neben einander betrachtet und an einander gespiegelt.

[21] Vgl. beispielsweise Reidenbach u. a., 2008 sowie Kunert/Link, 2013 und Rietzler, 2014

[22] Definition: Ein Investitionsrückstand ist dadurch beschrieben, dass Investitionsbedarf der Vergangenheit nicht ausreichend befriedigt wurde/werden konnte. Ein gravierender Rückstand beeinträchtigt die kommunale Aufgabenwahrnehmung im entsprechenden Aufgabenbereich erheblich.

Anhang 2: Tabellenband

Tabelle 1: Frage 1 "In welchen Bereichen sehen Sie in Ihrer Kommune insgesamt einen Investitionsrückstand*? Wie hoch schätzen Sie diesen ein?" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Straßen und Verkehrsinfrastruktur	Gravierender** Rückstand	16	18,8 %	24	21,6 %	10	8,8 %	9	16,7 %	11	11,5 %	70	15,2 %
	Nennenswerter Rückstand	40	47,1 %	57	51,4 %	83	72,8 %	35	64,8 %	52	54,2 %	267	58,0 %
	Geringer oder kein Rückstand	29	34,1 %	30	27,0 %	19	16,7 %	9	16,7 %	33	34,4 %	120	26,1 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	0	0,0 %	2	1,8 %	1	1,9 %	0	0,0 %	3	0,7 %
	Gesamt	85	100,0 %	111	100,0 %	114	100,0 %	54	100,0 %	96	100,0 %	460	100,0 %
ÖPNV	Gravierender** Rückstand	1	2,0 %	2	2,6 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	3,0 %	5	1,6 %
	Nennenswerter Rückstand	5	10,0 %	12	15,6 %	8	10,3 %	11	25,6 %	12	17,9 %	48	15,2 %
	Geringer oder kein Rückstand	34	68,0 %	55	71,4 %	56	71,8 %	27	62,8 %	46	68,7 %	218	69,2 %
	Weiß nicht	10	20,0 %	8	10,4 %	14	17,9 %	5	11,6 %	7	10,4 %	44	14,0 %
Öffentliche Verwaltungsgebäude	Gravierender** Rückstand	3	3,9 %	8	7,4 %	9	8,2 %	5	9,3 %	7	8,0 %	32	7,3 %
	Nennenswerter Rückstand	21	27,3 %	29	26,9 %	35	31,8 %	25	46,3 %	26	29,5 %	136	31,1 %
	Geringer oder kein Rückstand	52	67,5 %	69	63,9 %	64	58,2 %	23	42,6 %	55	62,5 %	263	60,2 %
	Weiß nicht	1	1,3 %	2	1,9 %	2	1,8 %	1	1,9 %	0	0,0 %	6	1,4 %
Energieerzeugung und -versorgung	Gravierender** Rückstand	0	0,0 %	1	1,3 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	2,5 %	2	0,7 %
	Nennenswerter Rückstand	4	8,7 %	10	12,7 %	6	8,6 %	2	4,4 %	1	2,5 %	23	8,2 %
	Geringer oder kein Rückstand	31	67,4 %	58	73,4 %	50	71,4 %	37	82,2 %	25	62,5 %	201	71,8 %
	Weiß nicht	11	23,9 %	10	12,7 %	14	20,0 %	6	13,3 %	13	32,5 %	54	19,3 %
Abfallwirtschaft	Gravierender** Rückstand	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
	Nennenswerter Rückstand	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	2,6 %	1	1,5 %	2	0,7 %
	Geringer oder kein Rückstand	24	66,7 %	54	87,1 %	51	76,1 %	30	78,9 %	60	88,2 %	219	80,8 %
	Weiß nicht	12	33,3 %	8	12,9 %	16	23,9 %	7	18,4 %	7	10,3 %	50	18,5 %
Wasserver- und -entsorgung	Gravierender** Rückstand	4	6,3 %	5	5,7 %	2	2,2 %	1	2,3 %	0	0,0 %	12	3,8 %
	Nennenswerter Rückstand	20	31,3 %	28	32,2 %	10	11,2 %	8	18,2 %	0	0,0 %	66	20,6 %
	Geringer oder kein Rückstand	35	54,7 %	51	58,6 %	62	69,7 %	30	68,2 %	21	58,3 %	199	62,2 %
	Weiß nicht	5	7,8 %	3	3,4 %	15	16,9 %	5	11,4 %	15	41,7 %	43	13,4 %
Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	Gravierender** Rückstand	4	6,3 %	7	7,4 %	9	8,4 %	5	9,3 %	11	11,5 %	36	8,7 %
	Nennenswerter Rückstand	16	25,4 %	31	32,6 %	42	39,3 %	30	55,6 %	57	59,4 %	176	42,4 %
	Geringer oder kein Rückstand	36	57,1 %	55	57,9 %	53	49,5 %	18	33,3 %	28	29,2 %	190	45,8 %
	Weiß nicht	7	11,1 %	2	2,1 %	3	2,8 %	1	1,9 %	0	0,0 %	13	3,1 %
Kinderbetreuung	Gravierender** Rückstand	2	2,7 %	2	1,9 %	3	3,1 %	5	9,6 %	1	2,3 %	13	3,5 %
	Nennenswerter Rückstand	14	18,9 %	27	26,0 %	26	26,5 %	16	30,8 %	6	13,6 %	89	23,9 %
	Geringer oder kein Rückstand	57	77,0 %	75	72,1 %	67	68,4 %	30	57,7 %	27	61,4 %	256	68,8 %
	Weiß nicht	1	1,4 %	0	0,0 %	2	2,0 %	1	1,9 %	10	22,7 %	14	3,8 %
Sportstätten und Bäder	Gravierender** Rückstand	4	5,3 %	8	7,9 %	9	8,7 %	3	5,8 %	2	3,6 %	26	6,7 %
	Nennenswerter Rückstand	24	31,6 %	42	41,6 %	38	36,5 %	22	42,3 %	18	32,1 %	144	37,0 %
	Geringer oder kein Rückstand	46	60,5 %	50	49,5 %	56	53,8 %	25	48,1 %	26	46,4 %	203	52,2 %
	Weiß nicht	2	2,6 %	1	1,0 %	1	1,0 %	2	3,8 %	10	17,9 %	16	4,1 %
Krankenhäuser / Pflegeeinrichtungen / sonstige Gesundheitsinfrastruktur	Gravierender** Rückstand	1	3,0 %	1	1,8 %	0	0,0 %	2	6,3 %	8	12,1 %	12	4,9 %
	Nennenswerter Rückstand	0	0,0 %	3	5,5 %	4	6,9 %	5	15,6 %	20	30,3 %	32	13,1 %
	Geringer oder kein Rückstand	18	54,5 %	40	72,7 %	32	55,2 %	17	53,1 %	28	42,4 %	135	55,3 %
	Weiß nicht	14	42,4 %	11	20,0 %	22	37,9 %	8	25,0 %	10	15,2 %	65	26,6 %
Wohnungswirtschaft	Gravierender** Rückstand	4	7,4 %	7	10,0 %	2	2,5 %	2	4,9 %	0	0,0 %	15	5,3 %
	Nennenswerter Rückstand	21	38,9 %	16	22,9 %	25	31,3 %	8	19,5 %	4	10,3 %	74	26,1 %
	Geringer oder kein Rückstand	23	42,6 %	42	60,0 %	38	47,5 %	23	56,1 %	21	53,8 %	147	51,8 %
	Weiß nicht	6	11,1 %	5	7,1 %	15	18,8 %	8	19,5 %	14	35,9 %	48	16,9 %
Informations-infrastruktur	Gravierender** Rückstand	5	9,8 %	6	7,1 %	0	0,0 %	0	0,0 %	3	4,8 %	14	4,2 %
	Nennenswerter Rückstand	16	31,4 %	29	34,5 %	24	27,3 %	5	11,4 %	13	20,6 %	87	26,4 %
	Geringer oder kein Rückstand	23	45,1 %	44	52,4 %	52	59,1 %	34	77,3 %	40	63,5 %	193	58,5 %
	Weiß nicht	7	13,7 %	5	6,0 %	12	13,6 %	5	11,4 %	7	11,1 %	36	10,9 %
Sonstiges	Gravierender** Rückstand	1	4,8 %	3	9,7 %	3	7,7 %	1	9,1 %	1	3,8 %	9	7,0 %
	Nennenswerter Rückstand	3	14,3 %	5	16,1 %	7	17,9 %	2	18,2 %	2	7,7 %	19	14,8 %
	Geringer oder kein Rückstand	11	52,4 %	18	58,1 %	15	38,5 %	6	54,5 %	16	61,5 %	66	51,6 %
	Weiß nicht	6	28,6 %	5	16,1 %	14	35,9 %	2	18,2 %	7	26,9 %	34	26,6 %
Investitionen insgesamt	Gravierender** Rückstand	1	3,6 %	2	5,9 %	2	5,1 %	1	5,9 %	2	5,3 %	8	5,1 %
	Nennenswerter Rückstand	16	57,1 %	13	38,2 %	18	46,2 %	10	58,8 %	19	50,0 %	76	48,7 %
	Geringer oder kein Rückstand	11	39,3 %	15	44,1 %	13	33,3 %	5	29,4 %	14	36,8 %	58	37,2 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	4	11,8 %	6	15,4 %	1	5,9 %	3	7,9 %	14	9,0 %

* Ein Investitionsrückstand ist dadurch beschrieben, dass Investitionsbedarf der Vergangenheit nicht ausreichend befriedigt wurde / werden konnte.

**Ein gravierender Rückstand beeinträchtigt die kommunale Aufgabenwahrnehmung im entsprechenden Aufgabenbereich erheblich.

Tabelle 2: Frage 1 "In welchen Bereichen sehen Sie in Ihrer Kommune insgesamt einen Investitionsrückstand*? Wie hoch schätzen Sie diesen ein?" Geschätzt in Mio. EUR nach Größenklassen**

	Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
	2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert
Straßen und Verkehrsinfrastruktur	87	2,8	117	5,5	118	6,6	56	32,6	101	18,2	479	10,1
ÖPNV	87	,8	117	6,7	118	,4	56	60,0	101	14,3	479	7,9
Öffentliche Verwaltungsgebäude	87	,9	117	2,1	118	4,2	56	6,2	101	9,5	479	4,3
Energieerzeugung und -versorgung	87	1	117	1	118	3	56		101		479	2
Abfallwirtschaft	87	,1	117	,5	118	0,0	56		101	2,8	479	1,0
Wasserver- und -entsorgung	87	1,74	117	3,85	118	5,45	56	22,50	101		479	4,41
Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	87	1,6	117	2,8	118	6,2	56	47,0	101	29,6	479	15,7
Kinderbetreuung	87	,7	117	1,3	118	3,2	56	21,5	101	5,3	479	4,4
Sportstätten und Bäder	87	1,7	117	3,1	118	5,7	56	14,0	101	7,9	479	5,1
Krankenhäuser / Pflegeeinrichtungen / sonstige Gesundheitsinfrastruktur	87	,5	117	2,6	118	37,7	56	50,0	101	33,0	479	31,4
Wohnungswirtschaft	87	1,3	117	1,8	118	3,3	56	16,0	101	10,0	479	2,7
Informationsinfrastruktur	87	,9	117	1,4	118	1,8	56	1,5	101	68,8	479	5,9
Sonstiges	87	1,3	117	6,4	118	8,9	56	50,2	101	11,5	479	10,7
Investitionen insgesamt	87	4,39	117	18,44	118	23,82	56	107,67	101	66,18	479	30,87

* Ein Investitionsrückstand ist dadurch beschrieben, dass Investitionsbedarf der Vergangenheit nicht ausreichend befriedigt wurde / werden konnte.

** Extremwerte wurden aus der Analyse ausgeschlossen.

Tabelle 3: Frage 2 "Wenn Sie einen Investitionsrückstand in einzelnen Bereichen sehen: Sehen Sie Möglichkeiten, den Investitionsrückstand in den nächsten fünf Jahren zu vermindern oder wird er weiter anwachsen?" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Straßen und Verkehrsinfrastruktur	Wird weiter deutlich anwachsen	15	19,7 %	17	18,3 %	18	16,8 %	8	17,4 %	13	15,9 %	71	17,6 %
	Wird noch etwas anwachsen	12	15,8 %	18	19,4 %	19	17,8 %	13	28,3 %	17	20,7 %	79	19,6 %
	Wird ähnlich groß bleiben	23	30,3 %	38	40,9 %	42	39,3 %	11	23,9 %	30	36,6 %	144	35,6 %
	Wird etwas abgebaut werden können	18	23,7 %	18	19,4 %	25	23,4 %	12	26,1 %	17	20,7 %	90	22,3 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	8	10,5 %	2	2,2 %	3	2,8 %	2	4,3 %	5	6,1 %	20	5,0 %
ÖPNV	Wird weiter deutlich anwachsen	1	4,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	3,7 %	1	2,6 %	3	1,8 %
	Wird noch etwas anwachsen	3	12,0 %	1	2,5 %	2	5,7 %	4	14,8 %	3	7,7 %	13	7,8 %
	Wird ähnlich groß bleiben	16	64,0 %	28	70,0 %	17	48,6 %	12	44,4 %	21	53,8 %	94	56,6 %
	Wird etwas abgebaut werden können	1	4,0 %	8	20,0 %	10	28,6 %	7	25,9 %	10	25,6 %	36	21,7 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	4	16,0 %	3	7,5 %	6	17,1 %	3	11,1 %	4	10,3 %	20	12,0 %
Öffentliche Verwaltungsgebäude	Wird weiter deutlich anwachsen	2	3,8 %	2	3,0 %	4	4,9 %	2	5,4 %	2	3,2 %	12	4,0 %
	Wird noch etwas anwachsen	10	18,9 %	6	9,1 %	9	11,0 %	10	27,0 %	12	19,4 %	47	15,7 %
	Wird ähnlich groß bleiben	21	39,6 %	39	59,1 %	38	46,3 %	12	32,4 %	18	29,0 %	128	42,7 %
	Wird etwas abgebaut werden können	9	17,0 %	11	16,7 %	23	28,0 %	8	21,6 %	17	27,4 %	68	22,7 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	11	20,8 %	8	12,1 %	8	9,8 %	5	13,5 %	13	21,0 %	45	15,0 %
Energieerzeugung und -versorgung	Wird weiter deutlich anwachsen	0	0,0 %	1	2,6 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	11,1 %	2	1,8 %
	Wird noch etwas anwachsen	1	4,8 %	4	10,3 %	1	3,8 %	0	0,0 %	0	0,0 %	6	5,3 %
	Wird ähnlich groß bleiben	15	71,4 %	24	61,5 %	15	57,7 %	13	72,2 %	5	55,6 %	72	63,7 %
	Wird etwas abgebaut werden können	3	14,3 %	8	20,5 %	7	26,9 %	2	11,1 %	1	11,1 %	21	18,6 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	2	9,5 %	2	5,1 %	3	11,5 %	3	16,7 %	2	22,2 %	12	10,6 %
Abfallwirtschaft	Wird weiter deutlich anwachsen	0	0,0 %	1	4,2 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	1,0 %
	Wird noch etwas anwachsen	0	0,0 %	1	4,2 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	8,0 %	3	3,1 %
	Wird ähnlich groß bleiben	8	72,7 %	16	66,7 %	15	71,4 %	10	66,7 %	14	56,0 %	63	65,6 %
	Wird etwas abgebaut werden können	0	0,0 %	4	16,7 %	6	28,6 %	3	20,0 %	1	4,0 %	14	14,6 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	3	27,3 %	2	8,3 %	0	0,0 %	2	13,3 %	8	32,0 %	15	15,6 %
Wasserver- und -entsorgung	Wird weiter deutlich anwachsen	2	4,5 %	1	1,8 %	1	2,4 %	0	0,0 %	0	0,0 %	4	2,4 %
	Wird noch etwas anwachsen	3	6,8 %	6	10,9 %	2	4,8 %	5	23,8 %	0	0,0 %	16	9,4 %
	Wird ähnlich groß bleiben	20	45,5 %	25	45,5 %	18	42,9 %	12	57,1 %	5	62,5 %	80	47,1 %
	Wird etwas abgebaut werden können	17	38,6 %	15	27,3 %	16	38,1 %	2	9,5 %	1	12,5 %	51	30,0 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	2	4,5 %	8	14,5 %	5	11,9 %	2	9,5 %	2	25,0 %	19	11,2 %
Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	Wird weiter deutlich anwachsen	0	0,0 %	2	3,3 %	5	6,0 %	2	5,0 %	5	5,9 %	14	4,5 %
	Wird noch etwas anwachsen	6	15,4 %	9	14,8 %	8	9,6 %	6	15,0 %	16	18,8 %	45	14,6 %
	Wird ähnlich groß bleiben	17	43,6 %	24	39,3 %	28	33,7 %	7	17,5 %	15	17,6 %	91	29,5 %
	Wird etwas abgebaut werden können	9	23,1 %	17	27,9 %	27	32,5 %	20	50,0 %	31	36,5 %	104	33,8 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	7	17,9 %	9	14,8 %	15	18,1 %	5	12,5 %	18	21,2 %	54	17,5 %
Kinderbetreuung	Wird weiter deutlich anwachsen	0	0,0 %	1	1,7 %	2	3,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	3	1,3 %
	Wird noch etwas anwachsen	8	15,7 %	7	11,7 %	5	7,5 %	4	11,8 %	2	12,5 %	26	11,4 %
	Wird ähnlich groß bleiben	25	49,0 %	16	26,7 %	22	32,8 %	10	29,4 %	7	43,8 %	80	35,1 %
	Wird etwas abgebaut werden können	8	15,7 %	26	43,3 %	20	29,9 %	13	38,2 %	5	31,3 %	72	31,6 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	10	19,6 %	10	16,7 %	18	26,9 %	7	20,6 %	2	12,5 %	47	20,6 %
Sportstätten und Bäder	Wird weiter deutlich anwachsen	1	1,8 %	2	3,1 %	5	6,5 %	0	0,0 %	2	7,1 %	10	3,8 %
	Wird noch etwas anwachsen	11	19,3 %	9	13,8 %	8	10,4 %	6	16,7 %	7	25,0 %	41	15,6 %
	Wird ähnlich groß bleiben	24	42,1 %	29	44,6 %	33	42,9 %	14	38,9 %	9	32,1 %	109	41,4 %
	Wird etwas abgebaut werden können	10	17,5 %	18	27,7 %	16	20,8 %	11	30,6 %	4	14,3 %	59	22,4 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	11	19,3 %	7	10,8 %	15	19,5 %	5	13,9 %	6	21,4 %	44	16,7 %

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Krankenhäuser / Pflegeeinrichtungen / sonstige Gesundheits-infrastruktur	Wird weiter deutlich anwachsen	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
	Wird noch etwas anwachsen	1	11,1 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	5,3 %	6	15,0 %	8	7,6 %
	Wird ähnlich groß bleiben	7	77,8 %	15	65,2 %	8	57,1 %	12	63,2 %	14	35,0 %	56	53,3 %
	Wird etwas abgebaut werden können	0	0,0 %	5	21,7 %	4	28,6 %	3	15,8 %	10	25,0 %	22	21,0 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	1	11,1 %	3	13,0 %	2	14,3 %	3	15,8 %	10	25,0 %	19	18,1 %
Wohnungswirtschaft	Wird weiter deutlich anwachsen	3	7,7 %	2	5,6 %	3	6,8 %	0	0,0 %	0	0,0 %	8	5,3 %
	Wird noch etwas anwachsen	13	33,3 %	10	27,8 %	3	6,8 %	3	13,6 %	3	30,0 %	32	21,2 %
	Wird ähnlich groß bleiben	11	28,2 %	18	50,0 %	23	52,3 %	12	54,5 %	4	40,0 %	68	45,0 %
	Wird etwas abgebaut werden können	6	15,4 %	5	13,9 %	12	27,3 %	4	18,2 %	2	20,0 %	29	19,2 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	6	15,4 %	1	2,8 %	3	6,8 %	3	13,6 %	1	10,0 %	14	9,3 %
Informationsinfrastruktur	Wird weiter deutlich anwachsen	1	3,2 %	1	2,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	3,0 %	3	1,7 %
	Wird noch etwas anwachsen	6	19,4 %	4	8,2 %	5	10,6 %	0	0,0 %	3	9,1 %	18	10,1 %
	Wird ähnlich groß bleiben	14	45,2 %	17	34,7 %	22	46,8 %	16	84,2 %	15	45,5 %	84	46,9 %
	Wird etwas abgebaut werden können	7	22,6 %	15	30,6 %	15	31,9 %	2	10,5 %	10	30,3 %	49	27,4 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	3	9,7 %	12	24,5 %	5	10,6 %	1	5,3 %	4	12,1 %	25	14,0 %
Sonstiges	Wird weiter deutlich anwachsen	2	16,7 %	2	10,5 %	1	5,9 %	0	0,0 %	0	0,0 %	5	7,7 %
	Wird noch etwas anwachsen	0	0,0 %	1	5,3 %	0	0,0 %	2	20,0 %	2	28,6 %	5	7,7 %
	Wird ähnlich groß bleiben	4	33,3 %	9	47,4 %	11	64,7 %	5	50,0 %	2	28,6 %	31	47,7 %
	Wird etwas abgebaut werden können	2	16,7 %	5	26,3 %	4	23,5 %	2	20,0 %	0	0,0 %	13	20,0 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	4	33,3 %	2	10,5 %	1	5,9 %	1	10,0 %	3	42,9 %	11	16,9 %
Investitionen insgesamt	Wird weiter deutlich anwachsen	1	2,8 %	0	0,0 %	1	2,7 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	1,3 %
	Wird noch etwas anwachsen	11	30,6 %	7	22,6 %	8	21,6 %	4	25,0 %	8	23,5 %	38	24,7 %
	Wird ähnlich groß bleiben	10	27,8 %	15	48,4 %	19	51,4 %	6	37,5 %	13	38,2 %	63	40,9 %
	Wird etwas abgebaut werden können	6	16,7 %	8	25,8 %	8	21,6 %	5	31,3 %	8	23,5 %	35	22,7 %
	Wird deutlich abgebaut werden können	8	22,2 %	1	3,2 %	1	2,7 %	1	6,3 %	5	14,7 %	16	10,4 %

Tabelle 4: Frage 3 "In welchem Umfang werden Sie im Jahr 2013 Investitionen in den unten aufgeführten Bereichen tätigen (aus dem Kernhaushalt)? Wie hoch sind Ihre geplanten Investitionen in diesem Bereich für das Jahr 2014? – Aufgabenbereich ist ... überwiegend ausgelagert / für uns nicht relevant" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Straßen und Verkehrsinfrastruktur	Überwiegend ausgelagert	0	0,0 %	2	40,0 %	3	60,0 %	4	80,0 %	2	50,0 %	11	50,0 %
	Für uns nicht relevant	3	100,0 %	3	60,0 %	2	40,0 %	1	20,0 %	2	50,0 %	11	50,0 %
	Gesamt	3	100,0 %	5	100,0 %	5	100,0 %	5	100,0 %	4	100,0 %	22	100,0 %
ÖPNV	Überwiegend ausgelagert	7	13,5 %	11	17,2 %	16	27,1 %	26	83,9 %	21	55,3 %	81	33,2 %
	Für uns nicht relevant	45	86,5 %	53	82,8 %	43	72,9 %	5	16,1 %	17	44,7 %	163	66,8 %
	Gesamt	52	100,0 %	64	100,0 %	59	100,0 %	31	100,0 %	38	100,0 %	244	100,0 %
Öffentliche Verwaltungsgebäude	Überwiegend ausgelagert	4	50,0 %	1	10,0 %	2	40,0 %	7	77,8 %	3	60,0 %	17	45,9 %
	Für uns nicht relevant	4	50,0 %	9	90,0 %	3	60,0 %	2	22,2 %	2	40,0 %	20	54,1 %
	Gesamt	8	100,0 %	10	100,0 %	5	100,0 %	9	100,0 %	5	100,0 %	37	100,0 %
Energieerzeugung und -versorgung	Überwiegend ausgelagert	8	18,2 %	19	27,1 %	38	48,1 %	35	87,5 %	6	9,8 %	106	36,1 %
	Für uns nicht relevant	36	81,8 %	51	72,9 %	41	51,9 %	5	12,5 %	55	90,2 %	188	63,9 %
	Gesamt	44	100,0 %	70	100,0 %	79	100,0 %	40	100,0 %	61	100,0 %	294	100,0 %
Abfallwirtschaft	Überwiegend ausgelagert	9	16,4 %	18	23,7 %	27	32,9 %	25	73,5 %	36	83,7 %	115	39,7 %
	Für uns nicht relevant	46	83,6 %	58	76,3 %	55	67,1 %	9	26,5 %	7	16,3 %	175	60,3 %
	Gesamt	55	100,0 %	76	100,0 %	82	100,0 %	34	100,0 %	43	100,0 %	290	100,0 %
Wasserver- und -entsorgung	Überwiegend ausgelagert	12	44,4 %	33	54,1 %	47	68,1 %	33	89,2 %	5	7,8 %	130	50,4 %
	Für uns nicht relevant	15	55,6 %	28	45,9 %	22	31,9 %	4	10,8 %	59	92,2 %	128	49,6 %
	Gesamt	27	100,0 %	61	100,0 %	69	100,0 %	37	100,0 %	64	100,0 %	258	100,0 %
Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	Überwiegend ausgelagert	5	23,8 %	5	23,8 %	3	33,3 %	7	87,5 %	3	75,0 %	23	36,5 %
	Für uns nicht relevant	16	76,2 %	16	76,2 %	6	66,7 %	1	12,5 %	1	25,0 %	40	63,5 %
	Gesamt	21	100,0 %	21	100,0 %	9	100,0 %	8	100,0 %	4	100,0 %	63	100,0 %
Kinderbetreuung	Überwiegend ausgelagert	2	40,0 %	4	36,4 %	10	76,9 %	3	75,0 %	1	2,1 %	20	25,0 %
	Für uns nicht relevant	3	60,0 %	7	63,6 %	3	23,1 %	1	25,0 %	46	97,9 %	60	75,0 %
	Gesamt	5	100,0 %	11	100,0 %	13	100,0 %	4	100,0 %	47	100,0 %	80	100,0 %
Sportstätten und Bäder	Überwiegend ausgelagert	0	0,0 %	4	33,3 %	15	88,2 %	16	94,1 %	4	10,3 %	39	41,5 %
	Für uns nicht relevant	9	100,0 %	8	66,7 %	2	11,8 %	1	5,9 %	35	89,7 %	55	58,5 %
	Gesamt	9	100,0 %	12	100,0 %	17	100,0 %	17	100,0 %	39	100,0 %	94	100,0 %
Krankenhäuser / Pflegeeinrichtungen / sonstige Gesundheits-infrastruktur	Überwiegend ausgelagert	4	7,3 %	10	12,0 %	14	16,1 %	22	57,9 %	35	67,3 %	85	27,0 %
	Für uns nicht relevant	51	92,7 %	73	88,0 %	73	83,9 %	16	42,1 %	17	32,7 %	230	73,0 %
	Gesamt	55	100,0 %	83	100,0 %	87	100,0 %	38	100,0 %	52	100,0 %	315	100,0 %
Wohnungswirtschaft	Überwiegend ausgelagert	6	22,2 %	14	25,9 %	21	33,3 %	22	71,0 %	7	11,1 %	70	29,4 %
	Für uns nicht relevant	21	77,8 %	40	74,1 %	42	66,7 %	9	29,0 %	56	88,9 %	168	70,6 %
	Gesamt	27	100,0 %	54	100,0 %	63	100,0 %	31	100,0 %	63	100,0 %	238	100,0 %
Informationsinfrastruktur	Überwiegend ausgelagert	6	17,6 %	8	21,1 %	11	28,9 %	7	50,0 %	6	19,4 %	38	24,5 %
	Für uns nicht relevant	28	82,4 %	30	78,9 %	27	71,1 %	7	50,0 %	25	80,6 %	117	75,5 %
	Gesamt	34	100,0 %	38	100,0 %	38	100,0 %	14	100,0 %	31	100,0 %	155	100,0 %
Sonstiges	Überwiegend ausgelagert	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	100,0 %	1	10,0 %	2	4,3 %
	Für uns nicht relevant	10	100,0 %	14	100,0 %	11	100,0 %	0	0,0 %	9	90,0 %	44	95,7 %
	Gesamt	10	100,0 %	14	100,0 %	11	100,0 %	1	100,0 %	10	100,0 %	46	100,0 %

Tabelle 5: Frage 3 "In welchem Umfang werden Sie im Jahr 2013 Investitionen in den unten aufgeführten Bereichen tätigen (aus dem Kernhaushalt)? Wie hoch sind Ihre geplanten Investitionen in diesem Bereich für das Jahr 2014? – Investitionen 2013 Ja / Nein" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Straßen und Verkehrsinfrastruktur	Ja	67	82,7 %	100	91,7 %	112	100,0 %	49	100,0 %	95	99,0 %	423	94,6 %
	Nein	14	17,3 %	9	8,3 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	1,0 %	24	5,4 %
	Gesamt	81	100,0 %	109	100,0 %	112	100,0 %	49	100,0 %	96	100,0 %	447	100,0 %
ÖPNV	Ja	2	7,4 %	9	19,6 %	21	46,7 %	13	68,4 %	16	34,8 %	61	33,3 %
	Nein	25	92,6 %	37	80,4 %	24	53,3 %	6	31,6 %	30	65,2 %	122	66,7 %
	Gesamt	27	100,0 %	46	100,0 %	45	100,0 %	19	100,0 %	46	100,0 %	183	100,0 %
Öffentliche Verwaltungsgebäude	Ja	16	24,6 %	36	40,4 %	47	48,5 %	27	64,3 %	54	74,0 %	180	49,2 %
	Nein	49	75,4 %	53	59,6 %	50	51,5 %	15	35,7 %	19	26,0 %	186	50,8 %
	Gesamt	65	100,0 %	89	100,0 %	97	100,0 %	42	100,0 %	73	100,0 %	366	100,0 %
Energieerzeugung und -versorgung	Ja	2	7,4 %	7	20,6 %	9	31,0 %	1	11,1 %	1	5,0 %	20	16,8 %
	Nein	25	92,6 %	27	79,4 %	20	69,0 %	8	88,9 %	19	95,0 %	99	83,2 %
	Gesamt	27	100,0 %	34	100,0 %	29	100,0 %	9	100,0 %	20	100,0 %	119	100,0 %
Abfallwirtschaft	Ja	1	5,9 %	2	8,0 %	5	18,5 %	8	57,1 %	17	48,6 %	33	28,0 %
	Nein	16	94,1 %	23	92,0 %	22	81,5 %	6	42,9 %	18	51,4 %	85	72,0 %
	Gesamt	17	100,0 %	25	100,0 %	27	100,0 %	14	100,0 %	35	100,0 %	118	100,0 %
Wasserver- und -entsorgung	Ja	36	72,0 %	36	67,9 %	32	72,7 %	9	60,0 %	0	0,0 %	113	64,2 %
	Nein	14	28,0 %	17	32,1 %	12	27,3 %	6	40,0 %	14	100,0 %	63	35,8 %
	Gesamt	50	100,0 %	53	100,0 %	44	100,0 %	15	100,0 %	14	100,0 %	176	100,0 %
Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	Ja	19	37,3 %	55	68,8 %	88	90,7 %	48	100,0 %	93	96,9 %	303	81,5 %
	Nein	32	62,7 %	25	31,3 %	9	9,3 %	0	0,0 %	3	3,1 %	69	18,5 %
	Gesamt	51	100,0 %	80	100,0 %	97	100,0 %	48	100,0 %	96	100,0 %	372	100,0 %
Kinderbetreuung	Ja	33	49,3 %	68	73,9 %	75	84,3 %	47	100,0 %	16	59,3 %	239	74,2 %
	Nein	34	50,7 %	24	26,1 %	14	15,7 %	0	0,0 %	11	40,7 %	83	25,8 %
	Gesamt	67	100,0 %	92	100,0 %	89	100,0 %	47	100,0 %	27	100,0 %	322	100,0 %
Sportstätten und Bäder	Ja	23	36,5 %	42	49,4 %	57	65,5 %	36	90,0 %	17	48,6 %	175	56,5 %
	Nein	40	63,5 %	43	50,6 %	30	34,5 %	4	10,0 %	18	51,4 %	135	43,5 %
	Gesamt	63	100,0 %	85	100,0 %	87	100,0 %	40	100,0 %	35	100,0 %	310	100,0 %
Krankenhäuser / Pflegeeinrichtungen / sonstige Gesundheits-infrastruktur	Ja	2	13,3 %	2	11,8 %	3	13,6 %	4	40,0 %	23	67,6 %	34	34,7 %
	Nein	13	86,7 %	15	88,2 %	19	86,4 %	6	60,0 %	11	32,4 %	64	65,3 %
	Gesamt	15	100,0 %	17	100,0 %	22	100,0 %	10	100,0 %	34	100,0 %	98	100,0 %
Wohnungswirtschaft	Ja	14	32,6 %	15	36,6 %	16	39,0 %	11	61,1 %	2	13,3 %	58	36,7 %
	Nein	29	67,4 %	26	63,4 %	25	61,0 %	7	38,9 %	13	86,7 %	100	63,3 %
	Gesamt	43	100,0 %	41	100,0 %	41	100,0 %	18	100,0 %	15	100,0 %	158	100,0 %
Informationsinfrastruktur	Ja	4	12,5 %	17	32,1 %	31	52,5 %	22	81,5 %	29	69,0 %	103	48,4 %
	Nein	28	87,5 %	36	67,9 %	28	47,5 %	5	18,5 %	13	31,0 %	110	51,6 %
	Gesamt	32	100,0 %	53	100,0 %	59	100,0 %	27	100,0 %	42	100,0 %	213	100,0 %
Sonstiges	Ja	10	43,5 %	23	69,7 %	35	87,5 %	25	100,0 %	27	90,0 %	120	79,5 %
	Nein	13	56,5 %	10	30,3 %	5	12,5 %	0	0,0 %	3	10,0 %	31	20,5 %
	Gesamt	23	100,0 %	33	100,0 %	40	100,0 %	25	100,0 %	30	100,0 %	151	100,0 %

Tabelle 6: Frage 3 "In welchem Umfang werden Sie im Jahr 2013 Investitionen in den unten aufgeführten Bereichen tätigen (aus dem Kernhaushalt)? Wie hoch sind Ihre geplanten Investitionen in diesem Bereich für das Jahr 2014? – Investitionsvolum pro Kopf 2013 in Mio. EUR" nach Größenklassen*

	Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
	2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert
Pro Kopf: Straßen und Verkehrsinfrastruktur	87	103,24	117	78,67	118	74,02	56	75,99	101	20,74	479	68,41
Pro Kopf: ÖPNV	87	,05	117	4,03	118	2,50	56	5,60	101	,96	479	2,51
Pro Kopf: Öff. Verwaltungsgebäude	87	23,35	117	12,64	118	7,92	56	7,62	101	6,99	479	11,74
Pro Kopf: Energieerzeugung und -versorgung	87	,18	117	4,21	118	1,04	56	9,89	101	,09	479	2,55
Pro Kopf: Abfallwirtschaft	87	0,00	117	,21	118	,22	56	1,23	101	,78	479	,41
Pro Kopf: Wasserver- und -entsorgung	87	47,12	117	33,53	118	20,95	56	7,52	101	,26	479	23,59
Pro Kopf: Schulen (incl. Erwachsenenbildung)	87	26,87	117	36,70	118	46,64	56	49,96	101	31,77	479	37,93
Pro Kopf: Kinderbetreuung	87	44,07	117	46,20	118	32,72	56	28,12	101	1,24	479	31,81
Pro Kop: Sportstätten, Bäder	87	28,86	117	15,25	118	19,91	56	14,49	101	1,27	479	16,22
Pro Kopf: Gesundheitsinfrastruktur	87	1,62	117	,41	118	,40	56	,25	101	5,79	479	1,73
Pro Kopf: Wohnungswirtschaft	87	6,25	117	3,59	118	2,89	56	7,46	101	,08	479	3,68
Pro Kopf: Informationsinfrastruktur	87	1,37	117	3,91	118	3,41	56	3,25	101	,96	479	2,63
Pro Kopf: Sonstiges	87	30,00	117	23,61	118	58,15	56	67,77	101	11,67	479	37,02
Pro Kopf: Gesamtinvestitionen 2013	87	437,73	117	286,82	118	277,47	56	273,10	101	81,82	479	250,98

* Extremwerte aus der Analyse ausgeschlossen.

Tabelle 7: Frage 3 "In welchem Umfang werden Sie im Jahr 2013 Investitionen in den unten aufgeführten Bereichen tätigen (aus dem Kernhaushalt)? Wie hoch sind Ihre geplanten Investitionen in diesem Bereich für das Jahr 2014? – Geplante Investitionen 2014 Ja / Nein" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Straßen und Verkehrsinfrastruktur	Ja	66	84,6 %	94	90,4 %	106	100,0 %	45	100,0 %	93	100,0 %	404	94,8 %
	Nein	12	15,4 %	10	9,6 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	22	5,2 %
	Gesamt	78	100,0 %	104	100,0 %	106	100,0 %	45	100,0 %	93	100,0 %	426	100,0 %
ÖPNV	Ja	1	4,5 %	8	19,0 %	19	46,3 %	13	72,2 %	14	31,8 %	55	32,9 %
	Nein	21	95,5 %	34	81,0 %	22	53,7 %	5	27,8 %	30	68,2 %	112	67,1 %
	Gesamt	22	100,0 %	42	100,0 %	41	100,0 %	18	100,0 %	44	100,0 %	167	100,0 %
Öffentliche Verwaltungsgebäude	Ja	20	33,9 %	28	35,0 %	48	55,2 %	27	71,1 %	55	75,3 %	178	52,8 %
	Nein	39	66,1 %	52	65,0 %	39	44,8 %	11	28,9 %	18	24,7 %	159	47,2 %
	Gesamt	59	100,0 %	80	100,0 %	87	100,0 %	38	100,0 %	73	100,0 %	337	100,0 %
Energieerzeugung und -versorgung	Ja	5	23,8 %	5	17,2 %	9	37,5 %	1	12,5 %	2	10,0 %	22	21,6 %
	Nein	16	76,2 %	24	82,8 %	15	62,5 %	7	87,5 %	18	90,0 %	80	78,4 %
	Gesamt	21	100,0 %	29	100,0 %	24	100,0 %	8	100,0 %	20	100,0 %	102	100,0 %
Abfallwirtschaft	Ja	1	8,3 %	2	9,1 %	4	17,4 %	6	46,2 %	14	43,8 %	27	26,5 %
	Nein	11	91,7 %	20	90,9 %	19	82,6 %	7	53,8 %	18	56,3 %	75	73,5 %
	Gesamt	12	100,0 %	22	100,0 %	23	100,0 %	13	100,0 %	32	100,0 %	102	100,0 %
Wasserver- und -entsorgung	Ja	28	65,1 %	34	72,3 %	30	76,9 %	7	50,0 %	1	6,7 %	100	63,3 %
	Nein	15	34,9 %	13	27,7 %	9	23,1 %	7	50,0 %	14	93,3 %	58	36,7 %
	Gesamt	43	100,0 %	47	100,0 %	39	100,0 %	14	100,0 %	15	100,0 %	158	100,0 %
Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	Ja	16	35,6 %	51	66,2 %	80	87,0 %	43	100,0 %	89	95,7 %	279	79,7 %
	Nein	29	64,4 %	26	33,8 %	12	13,0 %	0	0,0 %	4	4,3 %	71	20,3 %
	Gesamt	45	100,0 %	77	100,0 %	92	100,0 %	43	100,0 %	93	100,0 %	350	100,0 %
Kinderbetreuung	Ja	22	36,7 %	48	60,0 %	64	73,6 %	42	97,7 %	16	59,3 %	192	64,6 %
	Nein	38	63,3 %	32	40,0 %	23	26,4 %	1	2,3 %	11	40,7 %	105	35,4 %
	Gesamt	60	100,0 %	80	100,0 %	87	100,0 %	43	100,0 %	27	100,0 %	297	100,0 %
Sportstätten und Bäder	Ja	20	35,7 %	37	49,3 %	51	64,6 %	36	94,7 %	19	55,9 %	163	57,8 %
	Nein	36	64,3 %	38	50,7 %	28	35,4 %	2	5,3 %	15	44,1 %	119	42,2 %
	Gesamt	56	100,0 %	75	100,0 %	79	100,0 %	38	100,0 %	34	100,0 %	282	100,0 %
Krankenhäuser / Pflegeeinrichtungen / sonstige Gesundheits-infrastruktur	Ja	2	20,0 %	0	0,0 %	4	18,2 %	4	50,0 %	22	66,7 %	32	36,8 %
	Nein	8	80,0 %	14	100,0 %	18	81,8 %	4	50,0 %	11	33,3 %	55	63,2 %
	Gesamt	10	100,0 %	14	100,0 %	22	100,0 %	8	100,0 %	33	100,0 %	87	100,0 %
Wohnungswirtschaft	Ja	11	31,4 %	14	36,8 %	14	36,8 %	12	70,6 %	1	6,7 %	52	36,4 %
	Nein	24	68,6 %	24	63,2 %	24	63,2 %	5	29,4 %	14	93,3 %	91	63,6 %
	Gesamt	35	100,0 %	38	100,0 %	38	100,0 %	17	100,0 %	15	100,0 %	143	100,0 %
Informationsinfrastruktur	Ja	9	31,0 %	16	31,4 %	26	47,3 %	20	80,0 %	30	73,2 %	101	50,2 %
	Nein	20	69,0 %	35	68,6 %	29	52,7 %	5	20,0 %	11	26,8 %	100	49,8 %
	Gesamt	29	100,0 %	51	100,0 %	55	100,0 %	25	100,0 %	41	100,0 %	201	100,0 %
Sonstiges	Ja	12	63,2 %	22	73,3 %	33	91,7 %	24	100,0 %	27	90,0 %	118	84,9 %
	Nein	7	36,8 %	8	26,7 %	3	8,3 %	0	0,0 %	3	10,0 %	21	15,1 %
	Gesamt	19	100,0 %	30	100,0 %	36	100,0 %	24	100,0 %	30	100,0 %	139	100,0 %

Tabelle 8: Frage 3 "In welchem Umfang werden Sie im Jahr 2013 Investitionen in den unten aufgeführten Bereichen tätigen (aus dem Kernhaushalt)? Wie hoch sind Ihre geplanten Investitionen in diesem Bereich für das Jahr 2014? – Voraussichtliches Investitionsvolumen 2014 pro Kopf in Mio. EUR (extremwertbereinigt)" nach Größenklassen*

	Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
	2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert
Pro Kopf: Straßen und Verkehrsinfrastruktur	87	94,28	117	72,16	118	80,28	56	67,49	101	21,71	479	65,97
Pro Kopf: ÖPNV	87	,50	117	3,49	118	2,53	56	7,48	101	1,13	479	2,73
Pro Kopf: Öff. Verwaltungsgebäude	87	17,34	117	12,57	118	13,63	56	8,50	101	7,46	479	12,11
Pro Kopf: Energieerzeugung und -versorgung	87	6,98	117	2,93	118	1,30	56	1,21	101	,14	479	2,40
Pro Kopf: Abfallwirtschaft	87	0,00	117	,22	118	0,00	56	1,13	101	,61	479	,31
Pro Kopf: Wasserver- und -entsorgung	87	40,59	117	30,52	118	17,62	56	10,84	101	,22	479	20,90
Pro Kopf: Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	87	15,70	117	32,32	118	38,36	56	49,41	101	29,10	479	32,33
Pro Kopf: Kinderbetreuung	87	40,80	117	32,56	118	13,60	56	23,33	101	,68	479	21,81
Pro Kop: Sportstätten, Bäder	87	58,54	117	40,30	118	12,74	56	13,07	101	2,34	479	25,15
Pro Kopf: Gesundheitsinfrastruktur	87	0,00	117	0,00	118	1,29	56	1,49	101	5,61	479	1,72
Pro Kopf: Wohnungswirtschaft	87	9,50	117	6,90	118	2,78	56	5,90	101	,02	479	4,76
Pro Kopf: Informationsinfrastruktur	87	7,89	117	7,22	118	3,29	56	2,76	101	1,00	479	4,54
Pro Kopf: Sonstiges	87	33,66	117	37,73	118	49,37	56	73,91	101	8,40	479	39,02
Pro Kopf: Gesamtinvestitionen geplant 2014	87	394,27	117	286,08	118	256,55	56	264,54	101	74,58	479	236,75

* Extremwerte wurden aus der Analyse ausgeschlossen.

Tabelle 9: Frage 4 "Welche Ziele halten Sie in Ihrer Kommune grundsätzlich für wichtig, wenn Sie im Bereich Straßen investieren? – Wichtigkeit des Ziels ..." nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Minimierung spezifischer Kosten einzelner Baumaßnahmen	Sehr wichtig	32	40,0 %	34	31,5 %	32	29,4 %	17	33,3 %	28	29,2 %	143	32,2 %
	Wichtig	40	50,0 %	60	55,6 %	65	59,6 %	27	52,9 %	54	56,3 %	246	55,4 %
	Weniger wichtig	5	6,3 %	10	9,3 %	8	7,3 %	1	2,0 %	12	12,5 %	36	8,1 %
	Unwichtig	0	0,0 %	1	0,9 %	0	0,0 %	1	2,0 %	0	0,0 %	2	0,5 %
	Weiß nicht	3	3,8 %	3	2,8 %	4	3,7 %	5	9,8 %	2	2,1 %	17	3,8 %
	Gesamt	80	100,0 %	108	100,0 %	109	100,0 %	51	100,0 %	96	100,0 %	444	100,0 %
Senkung Folgekosten	Sehr wichtig	54	63,5 %	62	55,9 %	65	58,6 %	35	66,0 %	54	55,1 %	270	59,0 %
	Wichtig	30	35,3 %	47	42,3 %	42	37,8 %	15	28,3 %	41	41,8 %	175	38,2 %
	Weniger wichtig	1	1,2 %	2	1,8 %	3	2,7 %	0	0,0 %	2	2,0 %	8	1,7 %
	Unwichtig	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	0	0,0 %	1	0,9 %	3	5,7 %	1	1,0 %	5	1,1 %
	Gesamt	85	100,0 %	111	100,0 %	111	100,0 %	53	100,0 %	98	100,0 %	458	100,0 %
Erhaltungsinvestitionen	Sehr wichtig	39	45,3 %	52	46,0 %	54	47,8 %	33	62,3 %	63	64,3 %	241	52,1 %
	Wichtig	45	52,3 %	60	53,1 %	52	46,0 %	18	34,0 %	31	31,6 %	206	44,5 %
	Weniger wichtig	1	1,2 %	0	0,0 %	5	4,4 %	1	1,9 %	4	4,1 %	11	2,4 %
	Unwichtig	1	1,2 %	1	0,9 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	0,4 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	0	0,0 %	2	1,8 %	1	1,9 %	0	0,0 %	3	0,6 %
	Gesamt	86	100,0 %	113	100,0 %	113	100,0 %	53	100,0 %	98	100,0 %	463	100,0 %
Realisierung bedarfsgerechter Erweiterungen	Sehr wichtig	7	8,5 %	17	15,3 %	10	9,1 %	8	15,1 %	18	18,8 %	60	13,3 %
	Wichtig	45	54,9 %	53	47,7 %	55	50,0 %	32	60,4 %	46	47,9 %	231	51,1 %
	Weniger wichtig	25	30,5 %	37	33,3 %	41	37,3 %	11	20,8 %	28	29,2 %	142	31,4 %
	Unwichtig	4	4,9 %	3	2,7 %	3	2,7 %	0	0,0 %	3	3,1 %	13	2,9 %
	Weiß nicht	1	1,2 %	1	0,9 %	1	0,9 %	2	3,8 %	1	1,0 %	6	1,3 %
	Gesamt	82	100,0 %	111	100,0 %	110	100,0 %	53	100,0 %	96	100,0 %	452	100,0 %
Realisierung notwendigen Rückbaus	Sehr wichtig	1	1,3 %	3	2,8 %	4	3,6 %	2	3,8 %	3	3,2 %	13	2,9 %
	Wichtig	8	10,4 %	19	17,6 %	25	22,7 %	17	32,7 %	18	19,1 %	87	19,7 %
	Weniger wichtig	41	53,2 %	64	59,3 %	57	51,8 %	27	51,9 %	54	57,4 %	243	55,1 %
	Unwichtig	23	29,9 %	21	19,4 %	19	17,3 %	4	7,7 %	12	12,8 %	79	17,9 %
	Weiß nicht	4	5,2 %	1	0,9 %	5	4,5 %	2	3,8 %	7	7,4 %	19	4,3 %
	Gesamt	77	100,0 %	108	100,0 %	110	100,0 %	52	100,0 %	94	100,0 %	441	100,0 %
Optimierung Verkehrsflüsse, Reduzierung von Staus	Sehr wichtig	1	1,3 %	10	9,0 %	15	13,4 %	15	28,3 %	10	10,4 %	51	11,4 %
	Wichtig	12	15,6 %	37	33,3 %	54	48,2 %	23	43,4 %	31	32,3 %	157	35,0 %
	Weniger wichtig	23	29,9 %	37	33,3 %	29	25,9 %	13	24,5 %	34	35,4 %	136	30,3 %
	Unwichtig	38	49,4 %	27	24,3 %	11	9,8 %	0	0,0 %	15	15,6 %	91	20,3 %
	Weiß nicht	3	3,9 %	0	0,0 %	3	2,7 %	2	3,8 %	6	6,3 %	14	3,1 %
	Gesamt	77	100,0 %	111	100,0 %	112	100,0 %	53	100,0 %	96	100,0 %	449	100,0 %
Erhöhung Stadtraum- und Wohnortqualität (Lärm, Erschütterungen ...)	Sehr wichtig	11	13,8 %	19	17,4 %	19	17,3 %	11	20,8 %	4	4,2 %	64	14,3 %
	Wichtig	23	28,8 %	46	42,2 %	56	50,9 %	34	64,2 %	35	36,8 %	194	43,4 %
	Weniger wichtig	32	40,0 %	34	31,2 %	25	22,7 %	5	9,4 %	31	32,6 %	127	28,4 %
	Unwichtig	13	16,3 %	10	9,2 %	6	5,5 %	0	0,0 %	19	20,0 %	48	10,7 %
	Weiß nicht	1	1,3 %	0	0,0 %	4	3,6 %	3	5,7 %	6	6,3 %	14	3,1 %
	Gesamt	80	100,0 %	109	100,0 %	110	100,0 %	53	100,0 %	95	100,0 %	447	100,0 %
Erhöhung Standortattraktivität für Unternehmen	Sehr wichtig	20	24,7 %	29	27,1 %	34	31,5 %	15	28,3 %	24	25,5 %	122	27,5 %
	Wichtig	39	48,1 %	61	57,0 %	55	50,9 %	30	56,6 %	43	45,7 %	228	51,5 %
	Weniger wichtig	17	21,0 %	15	14,0 %	16	14,8 %	5	9,4 %	16	17,0 %	69	15,6 %
	Unwichtig	4	4,9 %	2	1,9 %	1	0,9 %	0	0,0 %	6	6,4 %	13	2,9 %
	Weiß nicht	1	1,2 %	0	0,0 %	2	1,9 %	3	5,7 %	5	5,3 %	11	2,5 %
	Gesamt	81	100,0 %	107	100,0 %	108	100,0 %	53	100,0 %	94	100,0 %	443	100,0 %
Veränderung Modal Split in Richtung nachhaltiger Mobilität	Sehr wichtig	1	1,3 %	4	3,9 %	6	5,6 %	8	16,0 %	5	5,4 %	24	5,6 %
	Wichtig	13	17,3 %	26	25,2 %	22	20,6 %	20	40,0 %	23	25,0 %	104	24,4 %
	Weniger wichtig	26	34,7 %	31	30,1 %	45	42,1 %	9	18,0 %	29	31,5 %	140	32,8 %
	Unwichtig	12	16,0 %	11	10,7 %	10	9,3 %	0	0,0 %	12	13,0 %	45	10,5 %
	Weiß nicht	23	30,7 %	31	30,1 %	24	22,4 %	13	26,0 %	23	25,0 %	114	26,7 %
	Gesamt	75	100,0 %	103	100,0 %	107	100,0 %	50	100,0 %	92	100,0 %	427	100,0 %

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Abgestimmtes Vorgehen mit anderen Baumaßnahmen (technische Infrastruktur)	Sehr wichtig	30	37,0 %	40	36,4 %	23	20,2 %	24	45,3 %	21	22,1 %	138	30,5 %
	Wichtig	35	43,2 %	50	45,5 %	76	66,7 %	25	47,2 %	49	51,6 %	235	51,9 %
	Weniger wichtig	12	14,8 %	17	15,5 %	10	8,8 %	3	5,7 %	17	17,9 %	59	13,0 %
	Unwichtig	1	1,2 %	1	0,9 %	1	0,9 %	0	0,0 %	2	2,1 %	5	1,1 %
	Weiß nicht	3	3,7 %	2	1,8 %	4	3,5 %	1	1,9 %	6	6,3 %	16	3,5 %
	Gesamt	81	100,0 %	110	100,0 %	114	100,0 %	53	100,0 %	95	100,0 %	453	100,0 %
Sonstiges	Sehr wichtig	1	7,7 %	4	23,5 %	1	4,3 %	0	0,0 %	0	0,0 %	6	7,8 %
	Wichtig	2	15,4 %	0	0,0 %	2	8,7 %	0	0,0 %	1	5,6 %	5	6,5 %
	Weniger wichtig	2	15,4 %	1	5,9 %	2	8,7 %	1	16,7 %	3	16,7 %	9	11,7 %
	Unwichtig	0	0,0 %	3	17,6 %	2	8,7 %	0	0,0 %	0	0,0 %	5	6,5 %
	Weiß nicht	8	61,5 %	9	52,9 %	16	69,6 %	5	83,3 %	14	77,8 %	52	67,5 %
	Gesamt	13	100,0 %	17	100,0 %	23	100,0 %	6	100,0 %	18	100,0 %	77	100,0 %

Tabelle 10: Frage 5 "Wie häufig bzw. umfangreich können die genannten Ziele heute bei Ihren aktuellen Planungen und Umsetzungen von Investitionen realisiert werden? – Realisierung des Ziels ..." nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Minimierung spezifischer Kosten einzelner Baumaßnahmen	Immer	4	4,7 %	9	8,3 %	3	2,8 %	3	5,7 %	9	9,6 %	28	6,2 %
	Eher häufig	33	38,8 %	39	35,8 %	42	38,9 %	25	47,2 %	43	45,7 %	182	40,5 %
	Eher selten	38	44,7 %	50	45,9 %	52	48,1 %	20	37,7 %	37	39,4 %	197	43,9 %
	Gar nicht	5	5,9 %	6	5,5 %	4	3,7 %	0	0,0 %	0	0,0 %	15	3,3 %
	Weiß nicht	5	5,9 %	5	4,6 %	7	6,5 %	5	9,4 %	5	5,3 %	27	6,0 %
	Gesamt	85	100,0 %	109	100,0 %	108	100,0 %	53	100,0 %	94	100,0 %	449	100,0 %
Senkung Folgekosten	Immer	4	4,8 %	9	8,3 %	6	5,5 %	4	7,7 %	8	8,3 %	31	6,9 %
	Eher häufig	40	47,6 %	60	55,0 %	61	56,0 %	30	57,7 %	57	59,4 %	248	55,1 %
	Eher selten	32	38,1 %	32	29,4 %	36	33,0 %	12	23,1 %	26	27,1 %	138	30,7 %
	Gar nicht	4	4,8 %	5	4,6 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	9	2,0 %
	Weiß nicht	4	4,8 %	3	2,8 %	6	5,5 %	6	11,5 %	5	5,2 %	24	5,3 %
	Gesamt	84	100,0 %	109	100,0 %	109	100,0 %	52	100,0 %	96	100,0 %	450	100,0 %
Erhaltungsinvestitionen	Immer	6	7,2 %	11	9,9 %	8	7,2 %	1	1,9 %	16	16,7 %	42	9,3 %
	Eher häufig	32	38,6 %	43	38,7 %	51	45,9 %	21	40,4 %	50	52,1 %	197	43,5 %
	Eher selten	33	39,8 %	54	48,6 %	41	36,9 %	27	51,9 %	26	27,1 %	181	40,0 %
	Gar nicht	10	12,0 %	3	2,7 %	5	4,5 %	1	1,9 %	4	4,2 %	23	5,1 %
	Weiß nicht	2	2,4 %	0	0,0 %	6	5,4 %	2	3,8 %	0	0,0 %	10	2,2 %
	Gesamt	83	100,0 %	111	100,0 %	111	100,0 %	52	100,0 %	96	100,0 %	453	100,0 %
Realisierung bedarfsgerechter Erweiterungen	Immer	2	2,6 %	4	3,7 %	5	4,6 %	2	3,8 %	7	7,8 %	20	4,6 %
	Eher häufig	19	24,7 %	41	38,0 %	34	31,2 %	28	53,8 %	43	47,8 %	165	37,8 %
	Eher selten	37	48,1 %	47	43,5 %	48	44,0 %	16	30,8 %	33	36,7 %	181	41,5 %
	Gar nicht	13	16,9 %	8	7,4 %	11	10,1 %	2	3,8 %	6	6,7 %	40	9,2 %
	Weiß nicht	6	7,8 %	8	7,4 %	11	10,1 %	4	7,7 %	1	1,1 %	30	6,9 %
	Gesamt	77	100,0 %	108	100,0 %	109	100,0 %	52	100,0 %	90	100,0 %	436	100,0 %
Realisierung notwendigen Rückbaus	Immer	0	0,0 %	3	2,9 %	3	2,8 %	2	3,8 %	3	3,4 %	11	2,6 %
	Eher häufig	9	12,2 %	14	13,6 %	20	18,5 %	11	20,8 %	17	19,5 %	71	16,7 %
	Eher selten	26	35,1 %	47	45,6 %	50	46,3 %	28	52,8 %	45	51,7 %	196	46,1 %
	Gar nicht	26	35,1 %	24	23,3 %	20	18,5 %	6	11,3 %	10	11,5 %	86	20,2 %
	Weiß nicht	13	17,6 %	15	14,6 %	15	13,9 %	6	11,3 %	12	13,8 %	61	14,4 %
	Gesamt	74	100,0 %	103	100,0 %	108	100,0 %	53	100,0 %	87	100,0 %	425	100,0 %
Optimierung Verkehrsflüsse, Reduzierung von Staus	Immer	0	0,0 %	3	3,0 %	5	4,6 %	2	3,8 %	5	5,7 %	15	3,6 %
	Eher häufig	7	9,9 %	19	19,2 %	33	30,6 %	27	50,9 %	28	31,8 %	114	27,2 %
	Eher selten	22	31,0 %	44	44,4 %	40	37,0 %	15	28,3 %	28	31,8 %	149	35,6 %
	Gar nicht	27	38,0 %	17	17,2 %	15	13,9 %	3	5,7 %	14	15,9 %	76	18,1 %
	Weiß nicht	15	21,1 %	16	16,2 %	15	13,9 %	6	11,3 %	13	14,8 %	65	15,5 %
	Gesamt	71	100,0 %	99	100,0 %	108	100,0 %	53	100,0 %	88	100,0 %	419	100,0 %
Erhöhung Stadtraum- und Wohnortqualität (Lärm, Erschütterungen ...)	Immer	0	0,0 %	6	5,9 %	7	6,5 %	1	1,9 %	4	4,7 %	18	4,3 %
	Eher häufig	21	28,4 %	28	27,7 %	38	35,5 %	28	52,8 %	17	20,0 %	132	31,4 %
	Eher selten	29	39,2 %	40	39,6 %	37	34,6 %	14	26,4 %	33	38,8 %	153	36,4 %
	Gar nicht	15	20,3 %	14	13,9 %	10	9,3 %	2	3,8 %	14	16,5 %	55	13,1 %
	Weiß nicht	9	12,2 %	13	12,9 %	15	14,0 %	8	15,1 %	17	20,0 %	62	14,8 %
	Gesamt	74	100,0 %	101	100,0 %	107	100,0 %	53	100,0 %	85	100,0 %	420	100,0 %
Erhöhung Standortattraktivität für Unternehmen	Immer	1	1,3 %	6	5,8 %	8	7,5 %	2	3,8 %	4	4,6 %	21	4,9 %
	Eher häufig	23	30,3 %	47	45,2 %	44	41,1 %	27	51,9 %	38	43,7 %	179	42,0 %
	Eher selten	32	42,1 %	39	37,5 %	38	35,5 %	13	25,0 %	30	34,5 %	152	35,7 %
	Gar nicht	14	18,4 %	6	5,8 %	5	4,7 %	1	1,9 %	6	6,9 %	32	7,5 %
	Weiß nicht	6	7,9 %	6	5,8 %	12	11,2 %	9	17,3 %	9	10,3 %	42	9,9 %
	Gesamt	76	100,0 %	104	100,0 %	107	100,0 %	52	100,0 %	87	100,0 %	426	100,0 %
Veränderung Modal Split in Richtung nachhaltiger Mobilität	Immer	0	0,0 %	1	1,0 %	2	1,9 %	1	2,1 %	1	1,2 %	5	1,2 %
	Eher häufig	5	7,1 %	15	15,6 %	9	8,6 %	11	22,9 %	11	13,3 %	51	12,7 %
	Eher selten	18	25,7 %	25	26,0 %	34	32,4 %	18	37,5 %	30	36,1 %	125	31,1 %
	Gar nicht	18	25,7 %	14	14,6 %	18	17,1 %	3	6,3 %	10	12,0 %	63	15,7 %
	Weiß nicht	29	41,4 %	41	42,7 %	42	40,0 %	15	31,3 %	31	37,3 %	158	39,3 %
	Gesamt	70	100,0 %	96	100,0 %	105	100,0 %	48	100,0 %	83	100,0 %	402	100,0 %

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Abgestimmtes Vorgehen mit anderen Baumaßnahmen (technische Infrastruktur)	Immer	11	14,3 %	17	15,9 %	9	8,3 %	7	13,7 %	15	16,1 %	59	13,5 %
	Eher häufig	36	46,8 %	63	58,9 %	75	68,8 %	38	74,5 %	47	50,5 %	259	59,3 %
	Eher selten	20	26,0 %	22	20,6 %	16	14,7 %	1	2,0 %	21	22,6 %	80	18,3 %
	Gar nicht	6	7,8 %	2	1,9 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	1,1 %	9	2,1 %
	Weiß nicht	4	5,2 %	3	2,8 %	9	8,3 %	5	9,8 %	9	9,7 %	30	6,9 %
	Gesamt	77	100,0 %	107	100,0 %	109	100,0 %	51	100,0 %	93	100,0 %	437	100,0 %
Sonstiges	Immer	0	0,0 %	1	5,6 %	1	3,8 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	2,5 %
	Eher häufig	0	0,0 %	3	16,7 %	2	7,7 %	0	0,0 %	1	7,7 %	6	7,6 %
	Eher selten	4	26,7 %	3	16,7 %	2	7,7 %	0	0,0 %	3	23,1 %	12	15,2 %
	Gar nicht	3	20,0 %	2	11,1 %	1	3,8 %	0	0,0 %	0	0,0 %	6	7,6 %
	Weiß nicht	8	53,3 %	9	50,0 %	20	76,9 %	7	100,0 %	9	69,2 %	53	67,1 %
	Gesamt	15	100,0 %	18	100,0 %	26	100,0 %	7	100,0 %	13	100,0 %	79	100,0 %

Tabelle 11: Frage 6 "Wenn die oben genannten Ziele teilweise oder häufig nicht erreicht werden können: Welche Rolle spielen folgende Gründe dafür? – Grund spielt ..." nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Unzureichende Eigenmittel	Sehr große Rolle	48	60,8 %	49	48,0 %	52	51,0 %	20	42,6 %	31	35,6 %	200	48,0 %
	Eher große Rolle	19	24,1 %	32	31,4 %	34	33,3 %	18	38,3 %	32	36,8 %	135	32,4 %
	Eher geringe Rolle	7	8,9 %	14	13,7 %	10	9,8 %	6	12,8 %	12	13,8 %	49	11,8 %
	Keine Rolle	5	6,3 %	6	5,9 %	5	4,9 %	2	4,3 %	11	12,6 %	29	7,0 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	1	1,0 %	1	1,0 %	1	2,1 %	1	1,1 %	4	1,0 %
	Gesamt	79	100,0 %	102	100,0 %	102	100,0 %	47	100,0 %	87	100,0 %	417	100,0 %
Unzureichende Landesmittel	Sehr große Rolle	41	53,2 %	36	37,1 %	37	38,1 %	14	29,8 %	39	43,3 %	167	40,9 %
	Eher große Rolle	27	35,1 %	38	39,2 %	45	46,4 %	21	44,7 %	37	41,1 %	168	41,2 %
	Eher geringe Rolle	8	10,4 %	18	18,6 %	11	11,3 %	8	17,0 %	7	7,8 %	52	12,7 %
	Keine Rolle	1	1,3 %	3	3,1 %	3	3,1 %	3	6,4 %	6	6,7 %	16	3,9 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	2	2,1 %	1	1,0 %	1	2,1 %	1	1,1 %	5	1,2 %
	Gesamt	77	100,0 %	97	100,0 %	97	100,0 %	47	100,0 %	90	100,0 %	408	100,0 %
Unzureichende sonstige Fördermittel	Sehr große Rolle	33	42,3 %	27	27,8 %	32	33,0 %	13	27,1 %	23	27,1 %	128	31,6 %
	Eher große Rolle	27	34,6 %	45	46,4 %	37	38,1 %	19	39,6 %	24	28,2 %	152	37,5 %
	Eher geringe Rolle	12	15,4 %	19	19,6 %	21	21,6 %	10	20,8 %	21	24,7 %	83	20,5 %
	Keine Rolle	5	6,4 %	3	3,1 %	4	4,1 %	5	10,4 %	15	17,6 %	32	7,9 %
	Weiß nicht	1	1,3 %	3	3,1 %	3	3,1 %	1	2,1 %	2	2,4 %	10	2,5 %
	Gesamt	78	100,0 %	97	100,0 %	97	100,0 %	48	100,0 %	85	100,0 %	405	100,0 %
Eingeschränkte Möglichkeiten zur Kreditfinanzierung	Sehr große Rolle	14	18,4 %	16	16,8 %	12	12,5 %	10	21,7 %	11	13,1 %	63	15,9 %
	Eher große Rolle	14	18,4 %	18	18,9 %	14	14,6 %	7	15,2 %	13	15,5 %	66	16,6 %
	Eher geringe Rolle	23	30,3 %	32	33,7 %	33	34,4 %	13	28,3 %	16	19,0 %	117	29,5 %
	Keine Rolle	25	32,9 %	26	27,4 %	33	34,4 %	13	28,3 %	39	46,4 %	136	34,3 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	3	3,2 %	4	4,2 %	3	6,5 %	5	6,0 %	15	3,8 %
	Gesamt	76	100,0 %	95	100,0 %	96	100,0 %	46	100,0 %	84	100,0 %	397	100,0 %
Unzureichende Beteiligung der Nutzer / Anlieger an der Finanzierung	Sehr große Rolle	5	6,7 %	6	6,5 %	4	4,1 %	2	4,3 %	0	0,0 %	17	4,3 %
	Eher große Rolle	11	14,7 %	17	18,5 %	17	17,3 %	6	13,0 %	6	7,3 %	57	14,5 %
	Eher geringe Rolle	37	49,3 %	55	59,8 %	51	52,0 %	26	56,5 %	23	28,0 %	192	48,9 %
	Keine Rolle	22	29,3 %	11	12,0 %	23	23,5 %	10	21,7 %	49	59,8 %	115	29,3 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	3	3,3 %	3	3,1 %	2	4,3 %	4	4,9 %	12	3,1 %
	Gesamt	75	100,0 %	92	100,0 %	98	100,0 %	46	100,0 %	82	100,0 %	393	100,0 %
Unzureichende Kenntnis alternativer Finanzierungs- und Beschaffungs-instrumente	Sehr große Rolle	0	0,0 %	2	2,2 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	0,5 %
	Eher große Rolle	8	11,0 %	10	11,0 %	3	3,1 %	1	2,2 %	0	0,0 %	22	5,7 %
	Eher geringe Rolle	29	39,7 %	44	48,4 %	36	37,1 %	18	40,0 %	16	19,3 %	143	36,8 %
	Keine Rolle	32	43,8 %	28	30,8 %	54	55,7 %	25	55,6 %	61	73,5 %	200	51,4 %
	Weiß nicht	4	5,5 %	7	7,7 %	4	4,1 %	1	2,2 %	6	7,2 %	22	5,7 %
	Gesamt	73	100,0 %	91	100,0 %	97	100,0 %	45	100,0 %	83	100,0 %	389	100,0 %
Unzureichende politische Akzeptanz alternativer Finanzierungs- oder Beschaffungsinstrumente	Sehr große Rolle	2	2,7 %	2	2,2 %	0	0,0 %	1	2,2 %	3	3,7 %	8	2,1 %
	Eher große Rolle	7	9,6 %	12	13,0 %	3	3,2 %	3	6,7 %	1	1,2 %	26	6,7 %
	Eher geringe Rolle	30	41,1 %	32	34,8 %	34	35,8 %	17	37,8 %	16	19,5 %	129	33,3 %
	Keine Rolle	28	38,4 %	36	39,1 %	50	52,6 %	22	48,9 %	55	67,1 %	191	49,4 %
	Weiß nicht	6	8,2 %	10	10,9 %	8	8,4 %	2	4,4 %	7	8,5 %	33	8,5 %
	Gesamt	73	100,0 %	92	100,0 %	95	100,0 %	45	100,0 %	82	100,0 %	387	100,0 %
Fehlende Langfriststrategien in der Infrastrukturplanung	Sehr große Rolle	3	4,1 %	7	7,3 %	7	7,2 %	4	8,9 %	2	2,4 %	23	5,8 %
	Eher große Rolle	14	18,9 %	23	24,0 %	19	19,6 %	13	28,9 %	4	4,8 %	73	18,4 %
	Eher geringe Rolle	35	47,3 %	41	42,7 %	38	39,2 %	16	35,6 %	32	38,1 %	162	40,9 %
	Keine Rolle	21	28,4 %	19	19,8 %	29	29,9 %	8	17,8 %	45	53,6 %	122	30,8 %
	Weiß nicht	1	1,4 %	6	6,3 %	4	4,1 %	4	8,9 %	1	1,2 %	16	4,0 %
	Gesamt	74	100,0 %	96	100,0 %	97	100,0 %	45	100,0 %	84	100,0 %	396	100,0 %
Unzureichende Personalausstattung	Sehr große Rolle	5	6,7 %	8	8,5 %	6	6,0 %	5	10,9 %	3	3,6 %	27	6,8 %
	Eher große Rolle	21	28,0 %	24	25,5 %	31	31,0 %	13	28,3 %	21	25,0 %	110	27,6 %
	Eher geringe Rolle	29	38,7 %	47	50,0 %	50	50,0 %	21	45,7 %	40	47,6 %	187	46,9 %
	Keine Rolle	20	26,7 %	13	13,8 %	12	12,0 %	5	10,9 %	19	22,6 %	69	17,3 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	2	2,1 %	1	1,0 %	2	4,3 %	1	1,2 %	6	1,5 %
	Gesamt	75	100,0 %	94	100,0 %	100	100,0 %	46	100,0 %	84	100,0 %	399	100,0 %

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Politische Prioritätensetzung zu Gunsten anderer Investitionsfelder	Sehr große Rolle	7	9,3 %	11	11,5 %	16	16,5 %	6	12,5 %	6	7,0 %	46	11,4 %
	Eher große Rolle	25	33,3 %	35	36,5 %	39	40,2 %	18	37,5 %	29	33,7 %	146	36,3 %
	Eher geringe Rolle	28	37,3 %	38	39,6 %	32	33,0 %	22	45,8 %	31	36,0 %	151	37,6 %
	Keine Rolle	11	14,7 %	5	5,2 %	8	8,2 %	1	2,1 %	19	22,1 %	44	10,9 %
	Weiß nicht	4	5,3 %	7	7,3 %	2	2,1 %	1	2,1 %	1	1,2 %	15	3,7 %
	Gesamt	75	100,0 %	96	100,0 %	97	100,0 %	48	100,0 %	86	100,0 %	402	100,0 %
Unzureichende Informationsgrundlagen zum Zustand der Infrastruktur	Sehr große Rolle	4	5,4 %	3	3,2 %	1	1,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	8	2,0 %
	Eher große Rolle	12	16,2 %	12	12,9 %	9	9,3 %	3	6,5 %	5	6,0 %	41	10,4 %
	Eher geringe Rolle	38	51,4 %	53	57,0 %	53	54,6 %	26	56,5 %	34	40,5 %	204	51,8 %
	Keine Rolle	20	27,0 %	24	25,8 %	31	32,0 %	15	32,6 %	44	52,4 %	134	34,0 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	1	1,1 %	3	3,1 %	2	4,3 %	1	1,2 %	7	1,8 %
	Gesamt	74	100,0 %	93	100,0 %	97	100,0 %	46	100,0 %	84	100,0 %	394	100,0 %
Unzureichendes Knowhow in Planung und Umsetzung	Sehr große Rolle	0	0,0 %	2	2,1 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	0,5 %
	Eher große Rolle	9	12,2 %	1	1,1 %	1	1,0 %	2	4,3 %	3	3,6 %	16	4,0 %
	Eher geringe Rolle	31	41,9 %	55	57,9 %	41	42,3 %	16	34,0 %	22	26,5 %	165	41,7 %
	Keine Rolle	32	43,2 %	36	37,9 %	51	52,6 %	25	53,2 %	57	68,7 %	201	50,8 %
	Weiß nicht	2	2,7 %	1	1,1 %	4	4,1 %	4	8,5 %	1	1,2 %	12	3,0 %
	Gesamt	74	100,0 %	95	100,0 %	97	100,0 %	47	100,0 %	83	100,0 %	396	100,0 %
Unzureichender rechtlicher Rahmen	Sehr große Rolle	3	4,1 %	2	2,1 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	5	1,3 %
	Eher große Rolle	4	5,4 %	4	4,2 %	1	1,0 %	1	2,2 %	2	2,4 %	12	3,0 %
	Eher geringe Rolle	30	40,5 %	50	52,6 %	40	41,2 %	13	28,9 %	25	29,8 %	158	40,0 %
	Keine Rolle	32	43,2 %	31	32,6 %	47	48,5 %	24	53,3 %	55	65,5 %	189	47,8 %
	Weiß nicht	5	6,8 %	8	8,4 %	9	9,3 %	7	15,6 %	2	2,4 %	31	7,8 %
	Gesamt	74	100,0 %	95	100,0 %	97	100,0 %	45	100,0 %	84	100,0 %	395	100,0 %
Sonstiges	Sehr große Rolle	0	0,0 %	1	5,6 %	1	5,3 %	0	0,0 %	1	5,9 %	3	4,5 %
	Eher große Rolle	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	3	17,6 %	3	4,5 %
	Eher geringe Rolle	3	33,3 %	3	16,7 %	2	10,5 %	0	0,0 %	1	5,9 %	9	13,6 %
	Keine Rolle	1	11,1 %	4	22,2 %	4	21,1 %	0	0,0 %	4	23,5 %	13	19,7 %
	Weiß nicht	5	55,6 %	10	55,6 %	12	63,2 %	3	100,0 %	8	47,1 %	38	57,6 %
	Gesamt	9	100,0 %	18	100,0 %	19	100,0 %	3	100,0 %	17	100,0 %	66	100,0 %

Tabelle 12: Frage 7 "Konnten Sie die laufende Straßenunterhaltung im Durchschnitt der letzten fünf Jahre im notwendigen Umfang gewährleisten und wie schätzen Sie dies für das Jahr 2013 ein?" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
laufende Straßenunterhaltung in 2013 voraussichtlich … gewährleistet	vollständig	6	7,0 %	8	7,0 %	2	1,8 %	1	2,0 %	10	10,1 %	27	5,8 %
	weit gehend	30	34,9 %	38	33,0 %	37	32,7 %	17	33,3 %	52	52,5 %	174	37,5 %
	nur teilweise	29	33,7 %	47	40,9 %	57	50,4 %	29	56,9 %	28	28,3 %	190	40,9 %
	nur in geringen Teilen	17	19,8 %	21	18,3 %	16	14,2 %	4	7,8 %	9	9,1 %	67	14,4 %
	gar nicht	4	4,7 %	1	0,9 %	1	0,9 %	0	0,0 %	0	0,0 %	6	1,3 %
	Gesamt	86	100,0 %	115	100,0 %	113	100,0 %	51	100,0 %	99	100,0 %	464	100,0 %
Straßenunterhaltung im Durchschnitt der letzten fünf Jahre … gewährleistet	vollständig	6	6,9 %	6	5,2 %	3	2,7 %	0	0,0 %	8	8,2 %	23	5,0 %
	weit gehend	31	35,6 %	42	36,5 %	34	30,1 %	17	33,3 %	52	53,1 %	176	37,9 %
	nur teilweise	29	33,3 %	50	43,5 %	62	54,9 %	28	54,9 %	32	32,7 %	201	43,3 %
	nur in geringen Teilen	17	19,5 %	16	13,9 %	14	12,4 %	6	11,8 %	6	6,1 %	59	12,7 %
	gar nicht	4	4,6 %	1	0,9 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	5	1,1 %
	Gesamt	87	100,0 %	115	100,0 %	113	100,0 %	51	100,0 %	98	100,0 %	464	100,0 %

Tabelle 13: Frage 8 "In welche Bestandteile der Straßen und Verkehrsinfrastruktur (Individualverkehr) wird im Jahr 2013 schwerpunktmäßig investiert und wo sehen Sie besonders großen Investitionsrückstand? – Investitionen 2013 Ja / Nein" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Fahrbahnbelag / Fahrbahnunterbau	Ja	62	79,5 %	100	90,1 %	97	96,0 %	43	91,5 %	93	98,9 %	395	91,6 %
	Nein	16	20,5 %	11	9,9 %	4	4,0 %	4	8,5 %	1	1,1 %	36	8,4 %
	Gesamt	78	100,0 %	111	100,0 %	101	100,0 %	47	100,0 %	94	100,0 %	431	100,0 %
Zusätzliche oder breitere Fahrspuren	Ja	9	11,8 %	7	6,7 %	2	2,0 %	14	32,6 %	22	25,0 %	54	13,2 %
	Nein	67	88,2 %	97	93,3 %	96	98,0 %	29	67,4 %	66	75,0 %	355	86,8 %
	Gesamt	76	100,0 %	104	100,0 %	98	100,0 %	43	100,0 %	88	100,0 %	409	100,0 %
Rückbau von Straßen oder Fahrspuren	Ja	1	1,3 %	2	1,9 %	8	8,3 %	9	20,9 %	1	1,1 %	21	5,2 %
	Nein	74	98,7 %	103	98,1 %	88	91,7 %	34	79,1 %	86	98,9 %	385	94,8 %
	Gesamt	75	100,0 %	105	100,0 %	96	100,0 %	43	100,0 %	87	100,0 %	406	100,0 %
Stellplatzflächen / Parkierungsanlagen	Ja	16	21,3 %	25	23,6 %	31	32,3 %	24	54,5 %	3	3,4 %	99	24,3 %
	Nein	59	78,7 %	81	76,4 %	65	67,7 %	20	45,5 %	84	96,6 %	309	75,7 %
	Gesamt	75	100,0 %	106	100,0 %	96	100,0 %	44	100,0 %	87	100,0 %	408	100,0 %
Brücken, Unterführungen	Ja	11	14,7 %	25	23,4 %	48	49,0 %	34	75,6 %	55	60,4 %	173	41,6 %
	Nein	64	85,3 %	82	76,6 %	50	51,0 %	11	24,4 %	36	39,6 %	243	58,4 %
	Gesamt	75	100,0 %	107	100,0 %	98	100,0 %	45	100,0 %	91	100,0 %	416	100,0 %
Tunnelbauwerke	Ja	0	0,0 %	1	0,9 %	2	2,1 %	5	11,9 %	1	1,1 %	9	2,2 %
	Nein	73	100,0 %	105	99,1 %	95	97,9 %	37	88,1 %	86	98,9 %	396	97,8 %
	Gesamt	73	100,0 %	106	100,0 %	97	100,0 %	42	100,0 %	87	100,0 %	405	100,0 %
Ausbau Kreuzungsbereiche	Ja	2	2,7 %	17	16,0 %	33	33,3 %	24	53,3 %	29	34,5 %	105	25,7 %
	Nein	72	97,3 %	89	84,0 %	66	66,7 %	21	46,7 %	55	65,5 %	303	74,3 %
	Gesamt	74	100,0 %	106	100,0 %	99	100,0 %	45	100,0 %	84	100,0 %	408	100,0 %
Sicherheitseinrich-tungen (Leitplanken, Barrieren, Schranken usw.)	Ja	3	4,0 %	8	7,5 %	13	13,5 %	11	26,2 %	42	48,8 %	77	19,0 %
	Nein	72	96,0 %	98	92,5 %	83	86,5 %	31	73,8 %	44	51,2 %	328	81,0 %
	Gesamt	75	100,0 %	106	100,0 %	96	100,0 %	42	100,0 %	86	100,0 %	405	100,0 %
Anlagen zur Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation (Ampeln, Beschilderung, Informationstafeln usw.)	Ja	10	13,5 %	18	17,0 %	30	30,9 %	34	75,6 %	30	34,9 %	122	29,9 %
	Nein	64	86,5 %	88	83,0 %	67	69,1 %	11	24,4 %	56	65,1 %	286	70,1 %
	Gesamt	74	100,0 %	106	100,0 %	97	100,0 %	45	100,0 %	86	100,0 %	408	100,0 %
Verkehrsberuhigung (bauliche Maßnahmen)	Ja	10	13,3 %	13	12,1 %	20	21,1 %	15	34,9 %	6	7,0 %	64	15,8 %
	Nein	65	86,7 %	94	87,9 %	75	78,9 %	28	65,1 %	80	93,0 %	342	84,2 %
	Gesamt	75	100,0 %	107	100,0 %	95	100,0 %	43	100,0 %	86	100,0 %	406	100,0 %
Einrichtungen Fahrradverkehr	Ja	8	10,7 %	26	24,3 %	52	52,5 %	38	82,6 %	56	64,4 %	180	43,5 %
	Nein	67	89,3 %	81	75,7 %	47	47,5 %	8	17,4 %	31	35,6 %	234	56,5 %
	Gesamt	75	100,0 %	107	100,0 %	99	100,0 %	46	100,0 %	87	100,0 %	414	100,0 %
Einrichtungen Fußgängerverkehr	Ja	18	24,0 %	20	18,9 %	42	46,2 %	33	73,3 %	13	14,8 %	126	31,1 %
	Nein	57	76,0 %	86	81,1 %	49	53,8 %	12	26,7 %	75	85,2 %	279	68,9 %
	Gesamt	75	100,0 %	106	100,0 %	91	100,0 %	45	100,0 %	88	100,0 %	405	100,0 %
Lärmschutzmaßnah-men (ausgenommen Fahrbahnbelag)	Ja	4	5,4 %	7	6,7 %	9	9,5 %	14	32,6 %	3	3,4 %	37	9,2 %
	Nein	70	94,6 %	98	93,3 %	86	90,5 %	29	67,4 %	84	96,6 %	367	90,8 %
	Gesamt	74	100,0 %	105	100,0 %	95	100,0 %	43	100,0 %	87	100,0 %	404	100,0 %
Sonstiges	Ja	7	13,0 %	10	11,5 %	11	16,2 %	9	32,1 %	9	12,5 %	46	14,9 %
	Nein	47	87,0 %	77	88,5 %	57	83,8 %	19	67,9 %	63	87,5 %	263	85,1 %
	Gesamt	54	100,0 %	87	100,0 %	68	100,0 %	28	100,0 %	72	100,0 %	309	100,0 %

Tabelle 14: Frage 8 "In welche Bestandteile der Straßen und Verkehrsinfrastruktur (Individualverkehr) wird im Jahr 2013 schwerpunktmäßig investiert und wo sehen Sie besonders großen Investitionsrückstand? – Anteil am gesamten Investitionsvolumen im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur" nach Größenklassen*

	Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
	2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert
Fahrbahnbelag / Fahrbahnunterbau	46	71,95	81	73,17	69	62,76	27	48,47	74	64,75	297	66,22
Zusätzliche oder breitere Fahrspuren	46	4,59	81	2,24	69	1,23	27	3,01	74	6,91	297	3,60
Rückbau von Straßen oder Fahrspuren	46	,11	81	,49	69	1,85	27	1,30	74	,27	297	,77
Stellplatzflächen / Parkierungsanlagen	46	2,82	81	3,03	69	3,57	27	1,69	74	,22	297	2,30
Brücken, Unterführungen	46	4,44	81	2,52	69	7,01	27	11,48	74	9,13	297	6,32
Tunnelbauwerke	46	0,00	81	,25	69	,72	27	,56	74	,03	297	,29
Ausbau Kreuzungsbereiche	46	,07	81	2,46	69	5,11	27	3,50	74	3,39	297	3,03
Sicherheitseinrichtungen (Leitplanken, Barrieren, Schranken usw.)	46	,54	81	,22	69	1,75	27	,50	74	1,82	297	1,05
Anlagen zur Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation (Ampeln, Beschilderung, Informationstafeln usw.)	46	,85	81	,96	69	3,26	27	5,40	74	1,23	297	1,92
Verkehrsberuhigung (bauliche Maßnahmen)	46	2,54	81	2,46	69	2,62	27	,67	74	,25	297	1,80
Einrichtungen Fahrradverkehr	46	1,43	81	5,04	69	3,41	27	5,63	74	8,94	297	5,13
Einrichtungen Fußgängerverkehr	46	4,47	81	2,36	69	3,83	27	4,19	74	,85	297	2,82
Lärmschutzmaßnahmen (ausgenommen Fahrbahnbelag)	46	,46	81	1,56	69	,56	27	,56	74	,06	297	,71
Sonstiges	46	5,74	81	3,34	69	2,29	27	12,86	74	2,16	297	4,04

* Beinhaltet lediglich Fälle, deren Angaben über alle Kategorien zwischen 95 bis 105 % lagen, weiter wurden bei diesen Fällen Missings=0 gesetzt.

Tabelle 15: Frage 8 "In welche Bestandteile der Straßen und Verkehrsinfrastruktur (Individualverkehr) wird im Jahr 2013 schwerpunktmäßig investiert und wo sehen Sie besonders großen Investitionsrückstand? – Investitionsrückstand ist ..." nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Fahrbahnbelag / Fahrbahnunterbau	Gravierend	23	29,5 %	31	31,0 %	30	31,6 %	20	55,6 %	22	25,0 %	126	31,7 %
	Nennenswert	41	52,6 %	52	52,0 %	53	55,8 %	15	41,7 %	43	48,9 %	204	51,4 %
	Gering / Nicht vorhanden	14	17,9 %	17	17,0 %	12	12,6 %	1	2,8 %	23	26,1 %	67	16,9 %
	Gesamt	78	100,0 %	100	100,0 %	95	100,0 %	36	100,0 %	88	100,0 %	397	100,0 %
Zusätzliche oder breitere Fahrspuren	Gravierend	3	5,2 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	8,7 %	2	3,4 %	7	2,6 %
	Nennenswert	2	3,4 %	8	12,5 %	12	17,9 %	2	8,7 %	22	37,3 %	46	17,0 %
	Gering / Nicht vorhanden	53	91,4 %	56	87,5 %	55	82,1 %	19	82,6 %	35	59,3 %	218	80,4 %
	Gesamt	58	100,0 %	64	100,0 %	67	100,0 %	23	100,0 %	59	100,0 %	271	100,0 %
Rückbau von Straßen oder Fahrspuren	Gravierend	1	1,7 %	0	0,0 %	2	3,0 %	1	4,2 %	0	0,0 %	4	1,5 %
	Nennenswert	1	1,7 %	3	4,6 %	7	10,6 %	2	8,3 %	0	0,0 %	13	4,9 %
	Gering / Nicht vorhanden	56	96,6 %	62	95,4 %	57	86,4 %	21	87,5 %	51	100,0 %	247	93,6 %
	Gesamt	58	100,0 %	65	100,0 %	66	100,0 %	24	100,0 %	51	100,0 %	264	100,0 %
Stellplatzflächen / Parkierungsanlagen	Gravierend	3	5,0 %	1	1,5 %	1	1,4 %	1	3,7 %	0	0,0 %	6	2,2 %
	Nennenswert	10	16,7 %	17	25,8 %	22	31,9 %	10	37,0 %	2	3,7 %	61	22,1 %
	Gering / Nicht vorhanden	47	78,3 %	48	72,7 %	46	66,7 %	16	59,3 %	52	96,3 %	209	75,7 %
	Gesamt	60	100,0 %	66	100,0 %	69	100,0 %	27	100,0 %	54	100,0 %	276	100,0 %
Brücken, Unterführungen	Gravierend	9	14,8 %	10	15,4 %	13	17,1 %	8	25,8 %	10	13,5 %	50	16,3 %
	Nennenswert	18	29,5 %	23	35,4 %	34	44,7 %	18	58,1 %	36	48,6 %	129	42,0 %
	Gering / Nicht vorhanden	34	55,7 %	32	49,2 %	29	38,2 %	5	16,1 %	28	37,8 %	128	41,7 %
	Gesamt	61	100,0 %	65	100,0 %	76	100,0 %	31	100,0 %	74	100,0 %	307	100,0 %
Tunnelbauwerke	Gravierend	0	0,0 %	1	1,6 %	3	4,8 %	4	16,7 %	0	0,0 %	8	3,1 %
	Nennenswert	0	0,0 %	2	3,2 %	4	6,5 %	3	12,5 %	1	1,9 %	10	3,9 %
	Gering / Nicht vorhanden	58	100,0 %	60	95,2 %	55	88,7 %	17	70,8 %	51	98,1 %	241	93,1 %
	Gesamt	58	100,0 %	63	100,0 %	62	100,0 %	24	100,0 %	52	100,0 %	259	100,0 %
Ausbau Kreuzungsbereiche	Gravierend	1	1,7 %	2	2,9 %	1	1,4 %	4	14,3 %	0	0,0 %	8	2,8 %
	Nennenswert	7	12,1 %	17	24,6 %	29	40,3 %	9	32,1 %	20	31,7 %	82	28,3 %
	Gering / Nicht vorhanden	50	86,2 %	50	72,5 %	42	58,3 %	15	53,6 %	43	68,3 %	200	69,0 %
	Gesamt	58	100,0 %	69	100,0 %	72	100,0 %	28	100,0 %	63	100,0 %	290	100,0 %
Sicherheitseinrichtungen (Leitplanken, Barrieren, Schranken usw.)	Gravierend	0	0,0 %	0	0,0 %	1	1,6 %	2	8,0 %	0	0,0 %	3	1,1 %
	Nennenswert	3	5,1 %	1	1,5 %	4	6,3 %	4	16,0 %	10	16,4 %	22	8,0 %
	Gering / Nicht vorhanden	56	94,9 %	65	98,5 %	59	92,2 %	19	76,0 %	51	83,6 %	250	90,9 %
	Gesamt	59	100,0 %	66	100,0 %	64	100,0 %	25	100,0 %	61	100,0 %	275	100,0 %
Anlagen zur Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation (Ampeln, Beschilderung, Informationstafeln usw.)	Gravierend	0	0,0 %	1	1,5 %	2	2,9 %	2	6,5 %	0	0,0 %	5	1,7 %
	Nennenswert	6	10,0 %	6	9,0 %	11	15,7 %	12	38,7 %	3	4,9 %	38	13,1 %
	Gering / Nicht vorhanden	54	90,0 %	60	89,6 %	57	81,4 %	17	54,8 %	58	95,1 %	246	85,1 %
	Gesamt	60	100,0 %	67	100,0 %	70	100,0 %	31	100,0 %	61	100,0 %	289	100,0 %
Verkehrsberuhigung (bauliche Maßnahmen)	Gravierend	0	0,0 %	2	3,0 %	2	3,1 %	2	7,7 %	0	0,0 %	6	2,2 %
	Nennenswert	12	20,0 %	13	19,4 %	20	31,3 %	8	30,8 %	2	3,6 %	55	20,2 %
	Gering / Nicht vorhanden	48	80,0 %	52	77,6 %	42	65,6 %	16	61,5 %	53	96,4 %	211	77,6 %
	Gesamt	60	100,0 %	67	100,0 %	64	100,0 %	26	100,0 %	55	100,0 %	272	100,0 %

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Einrichtungen Fahrradverkehr	Gravierend	7	12,3 %	1	1,5 %	6	8,3 %	8	22,9 %	3	4,2 %	25	8,3 %
	Nennenswert	19	33,3 %	23	34,8 %	31	43,1 %	12	34,3 %	31	43,7 %	116	38,5 %
	Gering / Nicht vorhanden	31	54,4 %	42	63,6 %	35	48,6 %	15	42,9 %	37	52,1 %	160	53,2 %
	Gesamt	57	100,0 %	66	100,0 %	72	100,0 %	35	100,0 %	71	100,0 %	301	100,0 %
Einrichtungen Fußgängerverkehr	Gravierend	3	4,9 %	2	3,1 %	3	4,2 %	3	9,1 %	0	0,0 %	11	3,8 %
	Nennenswert	17	27,9 %	19	29,2 %	20	28,2 %	12	36,4 %	10	17,9 %	78	27,3 %
	Gering / Nicht vorhanden	41	67,2 %	44	67,7 %	48	67,6 %	18	54,5 %	46	82,1 %	197	68,9 %
	Gesamt	61	100,0 %	65	100,0 %	71	100,0 %	33	100,0 %	56	100,0 %	286	100,0 %
Lärmschutzmaßnahmen (ausgenommen Fahrbahnbelag)	Gravierend	0	0,0 %	2	3,1 %	2	3,0 %	3	11,1 %	0	0,0 %	7	2,6 %
	Nennenswert	8	13,6 %	8	12,5 %	9	13,6 %	4	14,8 %	3	5,9 %	32	12,0 %
	Gering / Nicht vorhanden	51	86,4 %	54	84,4 %	55	83,3 %	20	74,1 %	48	94,1 %	228	85,4 %
	Gesamt	59	100,0 %	64	100,0 %	66	100,0 %	27	100,0 %	51	100,0 %	267	100,0 %
Sonstiges	Gravierend	0	0,0 %	1	4,3 %	1	5,3 %	0	0,0 %	3	15,0 %	5	5,6 %
	Nennenswert	1	5,0 %	0	0,0 %	3	15,8 %	5	71,4 %	1	5,0 %	10	11,2 %
	Gering / Nicht vorhanden	19	95,0 %	22	95,7 %	15	78,9 %	2	28,6 %	16	80,0 %	74	83,1 %
	Gesamt	20	100,0 %	23	100,0 %	19	100,0 %	7	100,0 %	20	100,0 %	89	100,0 %

Tabelle 16: Frage 9 "Welche Finanzierungsinstrumente beabsichtigen Sie 2013 und 2014 einzusetzen, und mit welchem Anteil werden diese zur Finanzierung Ihrer Investitionen beitragen – Wird eingesetzt Ja / Nein" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Eigenmittel	Ja	76	91,6 %	94	84,7 %	103	90,4 %	45	86,5 %	86	86,0 %	404	87,8 %
	Nein	7	8,4 %	17	15,3 %	11	9,6 %	7	13,5 %	14	14,0 %	56	12,2 %
	Gesamt	83	100,0 %	111	100,0 %	114	100,0 %	52	100,0 %	100	100,0 %	460	100,0 %
Zuwendungen Bund und Land (z. B. zweckgebundene Zuschüsse, Zuweisungen, Schuldendiensthilfen)	Ja	58	69,9 %	86	79,6 %	104	92,0 %	50	94,3 %	99	99,0 %	397	86,9 %
	Nein	25	30,1 %	22	20,4 %	9	8,0 %	3	5,7 %	1	1,0 %	60	13,1 %
	Gesamt	83	100,0 %	108	100,0 %	113	100,0 %	53	100,0 %	100	100,0 %	457	100,0 %
Zuwendungen EU	Ja	11	13,8 %	15	14,4 %	17	15,9 %	14	28,6 %	11	12,0 %	68	15,7 %
	Nein	69	86,3 %	89	85,6 %	90	84,1 %	35	71,4 %	81	88,0 %	364	84,3 %
	Gesamt	80	100,0 %	104	100,0 %	107	100,0 %	49	100,0 %	92	100,0 %	432	100,0 %
Kommunalkredite	Ja	38	46,3 %	55	51,9 %	73	65,8 %	41	74,5 %	61	63,5 %	268	59,6 %
	Nein	44	53,7 %	51	48,1 %	38	34,2 %	14	25,5 %	35	36,5 %	182	40,4 %
	Gesamt	82	100,0 %	106	100,0 %	111	100,0 %	55	100,0 %	96	100,0 %	450	100,0 %
Kommunale Anleihen	Ja	1	1,3 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	1,1 %	2	0,5 %
	Nein	79	98,8 %	103	100,0 %	106	100,0 %	51	100,0 %	90	98,9 %	429	99,5 %
	Gesamt	80	100,0 %	103	100,0 %	106	100,0 %	51	100,0 %	91	100,0 %	431	100,0 %
Schuldscheine	Ja	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	2,0 %	0	0,0 %	1	0,2 %
	Nein	80	100,0 %	103	100,0 %	106	100,0 %	50	98,0 %	91	100,0 %	430	99,8 %
	Gesamt	80	100,0 %	103	100,0 %	106	100,0 %	51	100,0 %	91	100,0 %	431	100,0 %
Sonstiges	Ja	8	11,1 %	13	12,9 %	21	21,9 %	12	26,7 %	14	15,6 %	68	16,8 %
	Nein	64	88,9 %	88	87,1 %	75	78,1 %	33	73,3 %	76	84,4 %	336	83,2 %
	Gesamt	72	100,0 %	101	100,0 %	96	100,0 %	45	100,0 %	90	100,0 %	404	100,0 %

Tabelle 17: Frage 9 "Welche Finanzierungsinstrumente beabsichtigen Sie 2013 und 2014 einzusetzen, und mit welchem Anteil werden diese zur Finanzierung Ihrer Investitionen beitragen – Beabsichtigter Anteil an der Investitionsfinanzierung 2013" nach Größenklassen

	Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
	2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert
Eigenmittel	68	54,14	95	51,17	90	41,68	45	38,17	89	36,77	387	44,66
Zuwendungen Bund und Land (z. B. zweckgebundene Zuschüsse, Zuweisungen, Schuldendiensthilfen)	68	23,20	95	24,85	90	30,35	45	30,60	89	35,23	387	28,90
Zuwendungen EU	68	4,87	95	2,31	90	1,08	45	4,50	89	,79	387	2,38
Kommunalkredite	68	15,07	95	19,19	90	22,58	45	23,78	89	25,46	387	21,23
Kommunale Anleihen	68	,00	95	0,00	90	0,00	45	0,00	89	,01	387	,00
Schuldscheine	68	0,00	95	0,00	90	0,00	45	0,00	89	0,00	387	0,00
Sonstiges	68	2,71	95	2,48	90	4,28	45	2,96	89	1,74	387	2,83

Tabelle 18: Frage 9 "Welche Finanzierungsinstrumente beabsichtigen Sie 2013 und 2014 einzusetzen, und mit welchem Anteil werden diese zur Finanzierung Ihrer Investitionen beitragen – Voraussichtliche Entwicklung des Anteils an der Investitionsfinanzierung 2014" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Eigenmittel	Eher mehr	16	20,5 %	17	18,3 %	19	21,1 %	14	33,3 %	20	23,3 %	86	22,1 %
	Bleibt gleich	38	48,7 %	50	53,8 %	39	43,3 %	20	47,6 %	38	44,2 %	185	47,6 %
	Eher weniger	24	30,8 %	26	28,0 %	32	35,6 %	8	19,0 %	28	32,6 %	118	30,3 %
	Gesamt	78	100,0 %	93	100,0 %	90	100,0 %	42	100,0 %	86	100,0 %	389	100,0 %
Zuwendungen Bund und Land (z. B. zweckgebundene Zuschüsse, Zuweisungen, Schuldendiensthilfen)	Eher mehr	11	17,5 %	13	14,8 %	15	16,1 %	4	9,3 %	14	15,2 %	57	15,0 %
	Bleibt gleich	35	55,6 %	45	51,1 %	47	50,5 %	26	60,5 %	53	57,6 %	206	54,4 %
	Eher weniger	17	27,0 %	30	34,1 %	31	33,3 %	13	30,2 %	25	27,2 %	116	30,6 %
	Gesamt	63	100,0 %	88	100,0 %	93	100,0 %	43	100,0 %	92	100,0 %	379	100,0 %
Zuwendungen EU	Eher mehr	0	0,0 %	2	4,4 %	0	0,0 %	4	15,4 %	0	0,0 %	6	3,6 %
	Bleibt gleich	23	71,9 %	25	55,6 %	30	81,1 %	19	73,1 %	21	80,8 %	118	71,1 %
	Eher weniger	9	28,1 %	18	40,0 %	7	18,9 %	3	11,5 %	5	19,2 %	42	25,3 %
	Gesamt	32	100,0 %	45	100,0 %	37	100,0 %	26	100,0 %	26	100,0 %	166	100,0 %
Kommunalkredite	Eher mehr	20	36,4 %	22	33,8 %	31	40,3 %	14	35,9 %	31	43,7 %	118	38,4 %
	Bleibt gleich	24	43,6 %	25	38,5 %	31	40,3 %	15	38,5 %	29	40,8 %	124	40,4 %
	Eher weniger	11	20,0 %	18	27,7 %	15	19,5 %	10	25,6 %	11	15,5 %	65	21,2 %
	Gesamt	55	100,0 %	65	100,0 %	77	100,0 %	39	100,0 %	71	100,0 %	307	100,0 %
Kommunale Anleihen	Eher mehr	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
	Bleibt gleich	20	83,3 %	22	68,8 %	24	100,0 %	18	94,7 %	19	90,5 %	103	85,8 %
	Eher weniger	4	16,7 %	10	31,3 %	0	0,0 %	1	5,3 %	2	9,5 %	17	14,2 %
	Gesamt	24	100,0 %	32	100,0 %	24	100,0 %	19	100,0 %	21	100,0 %	120	100,0 %
Schuldscheine	Eher mehr	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	9,5 %	0	0,0 %	2	1,6 %
	Bleibt gleich	19	79,2 %	22	68,8 %	24	100,0 %	18	85,7 %	20	95,2 %	103	84,4 %
	Eher weniger	5	20,8 %	10	31,3 %	0	0,0 %	1	4,8 %	1	4,8 %	17	13,9 %
	Gesamt	24	100,0 %	32	100,0 %	24	100,0 %	21	100,0 %	21	100,0 %	122	100,0 %
Sonstiges	Eher mehr	0	0,0 %	1	3,1 %	6	18,8 %	0	0,0 %	2	7,7 %	9	7,4 %
	Bleibt gleich	13	76,5 %	23	71,9 %	23	71,9 %	10	71,4 %	16	61,5 %	85	70,2 %
	Eher weniger	4	23,5 %	8	25,0 %	3	9,4 %	4	28,6 %	8	30,8 %	27	22,3 %
	Gesamt	17	100,0 %	32	100,0 %	32	100,0 %	14	100,0 %	26	100,0 %	121	100,0 %

Tabelle 19: Frage 10 "Welche Entwicklung erwarten Sie bei Ihren Kassenkrediten / Krediten zur Liquiditätssicherung? Wird der Bestand zum Jahresende 2013 bzw. 2014 jeweils gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich ..." nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Kassenkreditbestand Ende 2013 (gegenüber Ende 2012)	deutlich ausgeweitet	5	7,0 %	11	10,6 %	17	16,8 %	5	9,8 %	9	10,3 %	47	11,4 %
	etwas ausgeweitet	10	14,1 %	23	22,1 %	19	18,8 %	14	27,5 %	12	13,8 %	78	18,8 %
	unverändert bleiben	48	67,6 %	63	60,6 %	53	52,5 %	26	51,0 %	53	60,9 %	243	58,7 %
	etwas abgebaut	7	9,9 %	3	2,9 %	2	2,0 %	3	5,9 %	6	6,9 %	21	5,1 %
	deutlich abgebaut	1	1,4 %	4	3,8 %	10	9,9 %	3	5,9 %	7	8,0 %	25	6,0 %
	Gesamt	71	100,0 %	104	100,0 %	101	100,0 %	51	100,0 %	87	100,0 %	414	100,0 %
Kassenkreditbestand Ende 2014 (gegenüber Ende 2013)	deutlich ausgeweitet	4	5,6 %	16	15,4 %	11	11,0 %	4	8,0 %	4	4,7 %	39	9,5 %
	etwas ausgeweitet	12	16,9 %	21	20,2 %	32	32,0 %	17	34,0 %	15	17,4 %	97	23,6 %
	unverändert bleiben	46	64,8 %	57	54,8 %	47	47,0 %	21	42,0 %	52	60,5 %	223	54,3 %
	etwas abgebaut	6	8,5 %	6	5,8 %	3	3,0 %	6	12,0 %	10	11,6 %	31	7,5 %
	deutlich abgebaut	3	4,2 %	4	3,8 %	7	7,0 %	2	4,0 %	5	5,8 %	21	5,1 %
	Gesamt	71	100,0 %	104	100,0 %	100	100,0 %	50	100,0 %	86	100,0 %	411	100,0 %

Tabelle 20: Frage 11 "War Ihnen 2012 auch ohne Kassenkredite der Haushaltsausgleich möglich und wird dies auch 2013 möglich sein?" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Haushaltsausgleich ohne KK 2012	Ja	66	76,7 %	79	68,1 %	69	60,5 %	29	54,7 %	70	71,4 %	313	67,0 %
	Nein	18	20,9 %	36	31,0 %	43	37,7 %	24	45,3 %	28	28,6 %	149	31,9 %
	Weiß nicht	2	2,3 %	1	0,9 %	2	1,8 %	0	0,0 %	0	0,0 %	5	1,1 %
	Gesamt	86	100,0 %	116	100,0 %	114	100,0 %	53	100,0 %	98	100,0 %	467	100,0 %
Haushaltsausgleich ohne KK 2013	Ja	57	66,3 %	70	60,9 %	63	55,3 %	29	54,7 %	69	70,4 %	288	61,8 %
	Nein	23	26,7 %	42	36,5 %	45	39,5 %	23	43,4 %	28	28,6 %	161	34,5 %
	Weiß nicht	6	7,0 %	3	2,6 %	6	5,3 %	1	1,9 %	1	1,0 %	17	3,6 %
	Gesamt	86	100,0 %	115	100,0 %	114	100,0 %	53	100,0 %	98	100,0 %	466	100,0 %

Tabelle 21: Frage 11 "War Ihnen 2012 auch ohne Kassenkredite der Haushaltsausgleich möglich und wird dies auch 2013 möglich sein? – Saldo aus bereinigten Einnahmen / Ausgaben (ohne besondere Finanzierungsvorgänge) in Mio. EUR" nach Größenklassen

	Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
	2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert	Anzahl	Mittelwert
Saldo aus bereinigten Einnahmen/Ausgaben 2012	87	0,72	117	1,98	118	4,75	56	13,19	101	12,23	479	6,39
Saldo aus bereinigten Einnahmen/Ausgaben 2013	87	0,53	117	1,95	118	4,81	56	13,37	101	12,40	479	6,66

Tabelle 22: Frage 12 "Kam oder kommt 2012 / 13 in Ihrer Kommune ein Haushaltssicherungskonzept oder Vergleichbares zur Anwendung" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Haushaltssicherungskonzept 2012	Ja	13	14,9 %	31	26,7 %	41	35,3 %	25	46,3 %	25	24,8 %	135	28,5 %
	Nein	73	83,9 %	85	73,3 %	75	64,7 %	29	53,7 %	76	75,2 %	338	71,3 %
	Weiß nicht	1	1,1 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	0,2 %
	Gesamt	87	100,0 %	116	100,0 %	116	100,0 %	54	100,0 %	101	100,0 %	474	100,0 %
Haushaltssicherungskonzept 2013	Ja	14	16,1 %	36	30,8 %	40	34,5 %	27	49,1 %	26	26,0 %	143	30,1 %
	Nein	72	82,8 %	79	67,5 %	76	65,5 %	28	50,9 %	74	74,0 %	329	69,3 %
	Weiß nicht	1	1,1 %	2	1,7 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	3	0,6 %
	Gesamt	87	100,0 %	117	100,0 %	116	100,0 %	55	100,0 %	100	100,0 %	475	100,0 %

Tabelle 23: Frage 13 "Wie beurteilen Sie Ihre Gesamtfinanzierungssituation, einschließlich aller Zuweisungen und Zuschüsse von Bund und Ländern?" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Beurteilung Gesamtfinanzierungssituation 2013	Sehr gut	0	0,0 %	3	2,6 %	5	4,4 %	0	0,0 %	0	0,0 %	8	1,7 %
	Gut	9	10,3 %	13	11,3 %	9	8,0 %	8	14,3 %	13	13,0 %	52	11,0 %
	Befriedigend	26	29,9 %	28	24,3 %	24	21,2 %	13	23,2 %	25	25,0 %	116	24,6 %
	Ausreichend	23	26,4 %	26	22,6 %	24	21,2 %	10	17,9 %	28	28,0 %	111	23,6 %
	Mangelhaft	29	33,3 %	45	39,1 %	50	44,2 %	25	44,6 %	33	33,0 %	182	38,6 %
	Weiß nicht	0	0,0 %	0	0,0 %	1	0,9 %	0	0,0 %	1	1,0 %	2	0,4 %
	Gesamt	87	100,0 %	115	100,0 %	113	100,0 %	56	100,0 %	100	100,0 %	471	100,0 %

Tabelle 24: Frage 14 "Wie wird sich Ihre Gesamtfinanzierungssituation, einschließlich aller Zuweisungen und Zuschüsse von Bund und Ländern im Haushaltsjahr 2014 voraussichtlich entwickeln?" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Beurteilung Gesamtfinanzierungssituation 2014	Sehr vorteilhaft	0	0,0 %	0	0,0 %	3	2,6 %	0	0,0 %	0	0,0 %	3	0,6 %
	Eher vorteilhaft	3	3,4 %	17	14,5 %	10	8,8 %	7	12,7 %	14	14,0 %	51	10,8 %
	Neutral	27	31,0 %	30	25,6 %	39	34,2 %	20	36,4 %	43	43,0 %	159	33,6 %
	Eher nachteilig	40	46,0 %	51	43,6 %	46	40,4 %	23	41,8 %	37	37,0 %	197	41,6 %
	Sehr nachteilig	14	16,1 %	16	13,7 %	12	10,5 %	5	9,1 %	4	4,0 %	51	10,8 %
	Weiß nicht	3	3,4 %	3	2,6 %	4	3,5 %	0	0,0 %	2	2,0 %	12	2,5 %
	Gesamt	87	100,0 %	117	100,0 %	114	100,0 %	55	100,0 %	100	100,0 %	473	100,0 %

Tabelle 25: Frage 15 "Wie haben sich insgesamt die Bedingungen der Kreditaufnahme bei Kreditinstituten für Ihre Kommune in den vergangenen 12 Monaten in der Tendenz entwickelt?" nach Größenklassen

		Einwohnergrößenklassen (Gemeinden / Landkreise)											
		2.000 bis unter 5.000		5.000 bis unter 20.000		20.000 bis unter 50.000		mehr als 50.000		Landkreise		Gesamt	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Bedingungen Kreditaufnahme bei den Investitionskrediten	Deutlich verschlechtert	2	2,6 %	2	1,9 %	3	2,8 %	3	5,9 %	1	1,1 %	11	2,6 %
	Leicht verschlechtert	6	7,9 %	15	14,3 %	21	19,6 %	18	35,3 %	15	16,5 %	75	17,4 %
	Nicht verändert	49	64,5 %	60	57,1 %	66	61,7 %	27	52,9 %	58	63,7 %	260	60,5 %
	Leicht verbessert	12	15,8 %	16	15,2 %	10	9,3 %	3	5,9 %	13	14,3 %	54	12,6 %
	Deutlich verbessert	7	9,2 %	12	11,4 %	7	6,5 %	0	0,0 %	4	4,4 %	30	7,0 %
	Gesamt	76	100,0 %	105	100,0 %	107	100,0 %	51	100,0 %	91	100,0 %	430	100,0 %
Bedingungen Kreditaufnahme bei den Kassenkrediten	Deutlich verschlechtert	0	0,0 %	4	3,9 %	4	4,1 %	4	8,2 %	0	0,0 %	12	3,0 %
	Leicht verschlechtert	5	6,9 %	15	14,7 %	18	18,4 %	12	24,5 %	10	11,9 %	60	14,8 %
	Nicht verändert	52	72,2 %	62	60,8 %	60	61,2 %	29	59,2 %	64	76,2 %	267	65,9 %
	Leicht verbessert	13	18,1 %	15	14,7 %	9	9,2 %	4	8,2 %	7	8,3 %	48	11,9 %
	Deutlich verbessert	2	2,8 %	6	5,9 %	7	7,1 %	0	0,0 %	3	3,6 %	18	4,4 %
	Gesamt	72	100,0 %	102	100,0 %	98	100,0 %	49	100,0 %	84	100,0 %	405	100,0 %

Kommunale Investitionen
– Investitionsbedarf, Investitionstätigkeit, Finanzierungsmöglichkeiten –
KfW–Kommunalpanel 2014

– durchgeführt vom Deutschen Institut für Urbanistik von August bis Oktober 2013 –

Bitte bis zum 04.10.2013 zurücksenden an:

Deutsches Institut für Urbanistik
Bereich Wirtschaft und Finanzen
Zimmerstrasse 13 – 15
10969 Berlin

Ganz kurz:

- Wenn genaue Angaben nicht möglich sind, geben Sie bitte Schätzungen an.
- Ihre Angaben unterliegen selbstverständlich dem Datenschutz.
- Bitte unterstützen Sie dieses Projekt mit der vollständigen Beantwortung des Fragebogens.

Rückfragen bitte an:

Stefan Schneider, Tel. 030 39001-261, kommunalpanel@difu.de

Die KfW Bankengruppe (KfW) hat das **Deutsche Institut für Urbanistik (Difu)** beauftragt, auch im Jahr 2013 eine Umfrage bei Städten, Landkreisen und Gemeinden zum Thema: „Kommunale Investitionen – Investitionsbedarf, Investitionstätigkeit, Finanzierungsmöglichkeiten“ durchzuführen (KfW-Kommunalpanel 2014). Das Schwerpunktthema des KfW-Kommunalpanels 2014 sind Investitionen in Straßen und andere Verkehrsinfrastruktur.

Die Vorgehensweise und der Fragebogen wurden mit den kommunalen Spitzenverbänden Deutscher Städtetag (DST), Deutscher Landkreistag (DLT) und Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) abgestimmt. Sie unterstützen die Umfrage.

Die Ergebnisse der Befragung dienen dazu:

- belastbare Fakten für die öffentliche Diskussion der Finanzsituation und Investitionstätigkeit der Kommunen bereitzustellen,
- die Förderprogramme der KfW besser auf den kommunalen Bedarf zuzuschneiden,
- den Kommunen selbst die Möglichkeit zu geben, sich hinsichtlich der Investitionsbedarfe und der Finanzierung einzuordnen.

Zu diesem Zweck erheben wir auch Einzelangaben zur Haushaltssituation. Diese sind notwendig, um beispielsweise den Investitionsrückstand mit den strukturellen Finanzierungsdefiziten der Kommunen in Beziehung setzen zu können. Sollten Sie einzelne Angaben nicht machen können oder wollen, senden Sie uns den Fragebogen bitte dennoch zurück, ggf. auch unvollständig ausgefüllt. Sollten Sie zu einzelnen Fragen keine exakten Angaben machen können, bitten wir Sie um **Schätzungen**.

Wir benötigen einen Rücklauf von etwa 600 Fragebögen, um belastbare und repräsentative Ergebnisse zu erhalten. Dazu sind wir auf Ihre Mitwirkung angewiesen – bitte unterstützen Sie deshalb diese Studie! **Um Sie zu entlasten, haben wir den Fragebogen im Vergleich zu den Vorjahren deutlich gekürzt.**

Alle Einzeldaten werden streng vertraulich behandelt. Eine Weitergabe von Datensätzen an die KfW erfolgt ausschließlich anonymisiert. Ein Rückschluss auf einzelne Kommunen ist daher nicht möglich.

Wir bitten Sie, den Fragebogen **bis zum 4. Oktober 2013 an das Difu** zurückzusenden. Der Fragebogen steht Ihnen auch als Online-Formular unter folgendem Link zur Verfügung:
http://www.difu.de/projekte/2010/kfw-kommunalpanel-2010-2014.html

Dieser Fragebogen wurde ausgefüllt von:
(Bitte nur Angaben für Landkreis **oder** Stadt/Gemeinde machen.)

☐ einem Landkreis Landkreis-Name:	oder	☐ einer Stadt oder Gemeinde Stadt/Gemeinde-Name: PLZ:

Gemeinde- bzw. Landkreisschlüssel:

Name:

Dienststelle:

E-Mail:

A1 Investitionen

Unter 1. und 2. stellen wir Ihnen Fragen nach verschiedenen kommunalen Investitionsbereichen – unabhängig davon, ob Investitionen in diesen Bereichen von der Kommune selbst (also aus dem kommunalen Kernhaushalt) getätigt werden oder von kommunalen Unternehmen. Bitte machen Sie Angaben für die Kommune insgesamt mit ihren Beteiligungsunternehmen.

Sollten einzelne Investitionsbereiche für Sie nicht relevant sein, weil sie nicht zu den Aufgaben Ihrer Kommune gehören, haben Sie die Möglichkeit, dies in Frage 3 anzugeben; in den Fragen 1. und 2. lassen Sie in diesem Fall bitte die Angaben aus.

1. In welchen Bereichen sehen Sie in Ihrer Kommune insgesamt einen Investitionsrückstand*? Wie hoch schätzen Sie diesen ein?

		Gravierender** Rückstand	Nennenswerter Rückstand	Geringer oder kein Rückstand	Wenn Angabe bekannt Rückstand (geschätzt)	Weiß nicht
➲	Straßen und Verkehrsinfrastruktur	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	ÖPNV	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Öffentliche Verwaltungsgebäude	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Energieerzeugung und -versorgung	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Abfallwirtschaft	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Wasserversorgung und Wasserentsorgung	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Kinderbetreuung	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Sportstätten und Bäder	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Krankenhäuser/Pflegeeinrichtungen/sonstige Gesundheitsinfrastruktur	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Wohnungswirtschaft	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Informationsinfrastruktur	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Sonstiges	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐
➲	Investitionen insgesamt	☐	☐	☐	..... Mio. EUR	☐

* Ein Investitionsrückstand ist dadurch beschrieben, dass Investitionsbedarf der Vergangenheit nicht ausreichend befriedigt wurde/werden konnte.
** Ein gravierender Rückstand beeinträchtigt die kommunale Aufgabenwahrnehmung im entsprechenden Aufgabenbereich erheblich.

2. Wenn Sie einen Investitionsrückstand in einzelnen Bereichen sehen: Sehen Sie Möglichkeiten, den Investitionsrückstand in den nächsten fünf Jahren zu vermindern oder wird er weiter anwachsen?

		Wird weiter deutlich anwachsen	Wird noch etwas anwachsen	Wird ähnlich groß bleiben	Wird etwas abgebaut werden können	Wird deutlich abgebaut werden können
➲	Straßen und Verkehrsinfrastruktur	☐	☐	☐	☐	☐
➲	ÖPNV	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Öffentliche Verwaltungsgebäude	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Energieerzeugung und -versorgung	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Abfallwirtschaft	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Wasserversorgung und Wasserentsorgung	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Kinderbetreuung	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Sportstätten und Bäder	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Krankenhäuser/Pflegeeinrichtungen/ sonstige Gesundheitsinfrastruktur	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Wohnungswirtschaft	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Informationsinfrastruktur	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Sonstiges	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Investitionen insgesamt	☐	☐	☐	☐	☐

Bei den folgenden Fragen 3. bis 10. geht es – anders als bisher im Fragebogen – nur um Investitionen und Finanzierungen, die von der Kommune selbst – aus dem kommunalen Kernhaushalt – getätigt werden.

3. In welchem Umfang werden Sie im Jahr 2013 Investitionen in den unten aufgeführten Bereichen tätigen (aus dem Kernhaushalt)? Wie hoch sind Ihre geplanten Investitionen in diesen Bereichen für das Jahr 2014?

		Aufgabenbereich ist …		Investitionen 2013	Investitionsvolumen 2013	Geplante Investitionen 2014	Voraussichtliches Investitionsvolumen 2014
		überwiegend ausgelagert	für uns nicht relevant	Ja / Nein	Mio. EUR	Ja / Nein	Mio. EUR
➲	Straßen und Verkehrsinfrastruktur	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	ÖPNV	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Öffentliche Verwaltungsgebäude	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Energieerzeugung und -versorgung	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Abfallwirtschaft	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Wasserversorgung und Wasserentsorgung	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Schulen (inkl. Erwachsenenbildung)	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Kinderbetreuung	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Sportstätten und Bäder	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Krankenhäuser/Pflegeeinrichtungen/sonstige Gesundheitsinfrastruktur	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Wohnungswirtschaft	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Informationsinfrastruktur	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Sonstiges ……	☐	☐	☐ / ☐	.....	☐ / ☐	.....
➲	Investitionen insgesamt				.....		.....

A2 Schwerpunktthema: Investitionen im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur

Die folgenden Fragen 4. bis 7. beziehen sich auf den Themenschwerpunkt „Straßen (einschl. Ingenieurbauwerke)“ und beziehen sich auf die Straßen in kommunaler Baulastträgerschaft. Frage 8 bezieht darüber hinaus weitere Bestandteile der Infrastruktur des individuellen Personen- und Güterverkehrs (IV) mit ein (ohne ÖV).

4. Welche Ziele halten Sie in Ihrer Kommune grundsätzlich für wichtig, wenn Sie im Bereich Straßen investieren?

		Wichtigkeit des Ziels …				
		sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	Weiß nicht
➲	Minimierung der spezifischen Kosten einzelner Baumaßnahmen	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Senkung der Folgekosten (lange Lebensdauer, niedrige Unterhaltskosten …)	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Stopp der zunehmenden Zustandsverschlechterung (Erhaltungsinvestitionen)	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Realisierung von bedarfsgerechten Erweiterungen und Ausbauten	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Realisierung notwendigen Rückbaus und Umbaus	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Optimierung der Verkehrsflüsse, Reduzierung von Staus	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Erhöhung der Stadtraum- und Wohnortqualität (Luft, Lärm, Erschütterungen …)	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Erhöhung der Standortattraktivität für Unternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Veränderung des Modal-Split in Richtung nachhaltiger Mobilität	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Abgestimmtes Vorgehen mit anderen Baumaßnahmen (technische Infrastruktur)	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Sonstiges ……	☐	☐	☐	☐	☐

5. Wie häufig bzw. umfangreich können die genannten Ziele heute bei Ihren aktuellen Planungen und Umsetzungen von Investitionen realisiert werden?

	Realisierung des Ziels ...				
	immer	eher häufig	eher selten	gar nicht	Weiß nicht
➲ Minimierung der spezifischen Kosten einzelner Baumaßnahmen	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Senkung der Folgekosten (lange Lebensdauer, niedrige Unterhaltskosten …)	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Stopp der zunehmenden Zustandsverschlechterung (Erhaltungsinvestitionen)	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Realisierung von bedarfsgerechten Erweiterungen und Ausbauten	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Realisierung notwendigen Rückbaus und Umbaus	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Optimierung der Verkehrsflüsse, Reduzierung von Staus	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Erhöhung der Stadtraum- und Wohnortqualität (Luft, Lärm, Erschütterungen …)	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Erhöhung der Standortattraktivität für Unternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Veränderung des Modal-Split in Richtung nachhaltiger Mobilität	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Abgestimmtes Vorgehen mit anderen Baumaßnahmen (technische Infrastruktur)	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Sonstiges ……	☐	☐	☐	☐	☐

6. Wenn die oben genannten Ziele teilweise oder häufig nicht erreicht werden können: Welche Rolle spielen folgende Gründe dafür?

	Grund spielt ...				
	sehr große Rolle	eher große Rolle	eher geringe Rolle	keine Rolle	Weiß nicht
➲ Unzureichende Eigenmittel	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Unzureichende Landesmittel	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Unzureichende sonstige Fördermittel	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Eingeschränkte oder nicht mehr vorhandene Möglichkeiten zur Kreditfinanzierung	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Unzureichende Beteiligung der Nutzer/Anlieger an der Finanzierung	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Unzureichende Kenntnis alternativer Finanzierungs- und Beschaffungsinstrumente	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Unzureichende politische Akzeptanz alternativer Finanzierungs- oder Beschaffungs-instrumente	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Fehlende Langfriststrategien in der Infrastrukturplanung	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Unzureichende Personalausstattung	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Politische Prioritätensetzung zugunsten anderer Investitionsfelder	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Unzureichende Informationsgrundlagen zum Zustand der Infrastruktur	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Unzureichendes Know-How in Planung und Umsetzung	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Unzureichender rechtlicher Rahmen	☐	☐	☐	☐	☐
➲ Sonstiges ……	☐	☐	☐	☐	☐

7. Konnten Sie die laufende Straßenunterhaltung im Durchschnitt der letzten 5 Jahre im notwendigen Umfang gewährleisten und wie schätzen Sie dies für das Jahr 2013 ein?

	… vollständig …	… weitgehend …	… nur teilweise… … gewährleistet werden	…nur in geringen Teilen…	… gar nicht …
➲ Die notwendige laufende Straßenunterhaltung konnte im Durchschnitt der letzten 5 Jahre…	☐	☐	☐	☐	☐
➲ 2013 kann die laufende Straßenunterhaltung voraussichtlich…	☐	☐	☐	☐	☐

8. In welche Bestandteile der Straßen und Verkehrsinfrastruktur (Individualverkehr) wird im Jahr 2013 schwerpunktmäßig investiert und wo sehen Sie besonders großen Investitionsrückstand?

		Investitionen 2013		Investitionsrückstand ist …		
		Ja / Nein	Anteil am gesamten Investitionsvolumen im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur	gravierend	nennenswert	gering/ nicht vorhanden
➲	Fahrbahnbelag/Fahrbahnunterbau	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Zusätzliche oder breitere Fahrspuren	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Rückbau von Straßen oder Fahrspuren	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Stellplatzflächen/Parkierungsanlagen	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Brücken, Unterführungen	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Tunnelbauwerke	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Ausbau Kreuzungsbereiche	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Sicherheitseinrichtungen (Leitplanken, Barrieren, Schranken usw.)	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Anlagen zur Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation (Ampeln, Beschilderung, Informationstafeln usw.)	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Verkehrsberuhigung (bauliche Maßnahmen)	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Einrichtungen Fahrradverkehr	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Einrichtungen Fußgängerverkehr	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Lärmschutzmaßnahmen (ausgenommen Fahrbahnbelag)	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Sonstiges	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
			Summe = 100 %			

B Investitionsfinanzierung und Kassenkredite

9. Welche Finanzierungsinstrumente beabsichtigten Sie 2013 und 2014 einzusetzen, und mit welchem Anteil werden diese zur Finanzierung Ihrer Investitionen beitragen?
Bitte schätzen Sie die Anteile grob auf der Basis der geplanten Investitionen Ihrer Kommune.

		Wird eingesetzt	Beabsichtigter Anteil an der Investitionsfinanzierung 2013 (Summe 100 %)	Voraussichtliche Entwicklung des Anteils an der Investitionsfinanzierung 2014		
		Ja / Nein		Eher mehr	Bleibt gleich	Eher weniger
➲	Eigenmittel	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Zuwendungen Bund und Land (z. B. zweckgebundene Zuschüsse, Zuweisungen, Schuldendiensthilfen)	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Zuwendungen EU	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Kommunalkredite	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Kommunale Anleihen	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Schuldscheine	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
➲	Sonstiges	☐ / ☐	..... %	☐	☐	☐
		Investitionsfinanzierung insgesamt:	Summe = 100 %			

10. Welche Entwicklung erwarten Sie bei Ihren Kassenkrediten/Krediten zur Liquiditätssicherung? Wird der Bestand zum Jahresende 2013 bzw. 2014 jeweils gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich …

		… deutlich ausgeweitet?	… etwas ausgeweitet?	… unverändert bleiben?	… etwas abgebaut?	… deutlich abgebaut?
➲	Kassenkreditbestand Ende 2013 (gegenüber Ende 2012)	☐	☐	☐	☐	☐
➲	Kassenkreditbestand Ende 2014 (gegenüber Ende 2013)	☐	☐	☐	☐	☐

C Finanzielle Lage

11. War Ihnen 2012 auch ohne Kassenkredite der Haushaltsausgleich möglich und wird dies auch 2013 möglich sein?

	Ja	Nein	Saldo aus bereinigten Einnahmen/Ausgaben (ohne besondere Finanzierungsvorgänge)	Weiß nicht
2012	☐	☐	…… Mio. EUR	☐
2013	☐	☐	…… Mio. EUR	☐

12. Kam oder kommt 2012/13 in Ihrer Kommune ein Haushaltssicherungskonzept oder Vergleichbares zur Anwendung?

	Ja	Nein	Weiß nicht
2012	☐	☐	☐
2013	☐	☐	☐

13. Wie beurteilen Sie Ihre Gesamtfinanzierungssituation, einschließlich aller Zuweisungen und Zuschüsse von Bund und Ländern?

Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Weiß nicht
☐	☐	☐	☐	☐	☐

14. Wie wird sich Ihre Gesamtfinanzierungssituation, einschließlich aller Zuweisungen und Zuschüsse von Bund und Ländern im Haushaltsjahr 2014 voraussichtlich entwickeln?

Sehr vorteilhaft	Eher vorteilhaft	Neutral	Eher nachteilig	Sehr nachteilig	Weiß nicht
☐	☐	☐	☐	☐	☐

D Finanzierungsbedingungen für Ihre Kommune

15. Wie haben sich insgesamt die Bedingungen der Kreditaufnahme bei Kreditinstituten für <u>Ihre Kommune</u> in den vergangenen 12 Monaten in der Tendenz entwickelt?

	Die Bedingungen für die Kreditaufnahme bei Kreditinstituten haben sich für Ihre Kommune…	Deutlich verschlechtert	Leicht verschlechtert	Nicht verändert	Leicht verbessert	Deutlich verbessert
➲	… bei den Investitionskrediten …	☐	☐	☐	☐	☐
➲	… bei den Kassenkrediten …	☐	☐	☐	☐	☐

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!